TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

Raid do Spały.

Zaparkowane wozy w Spale.

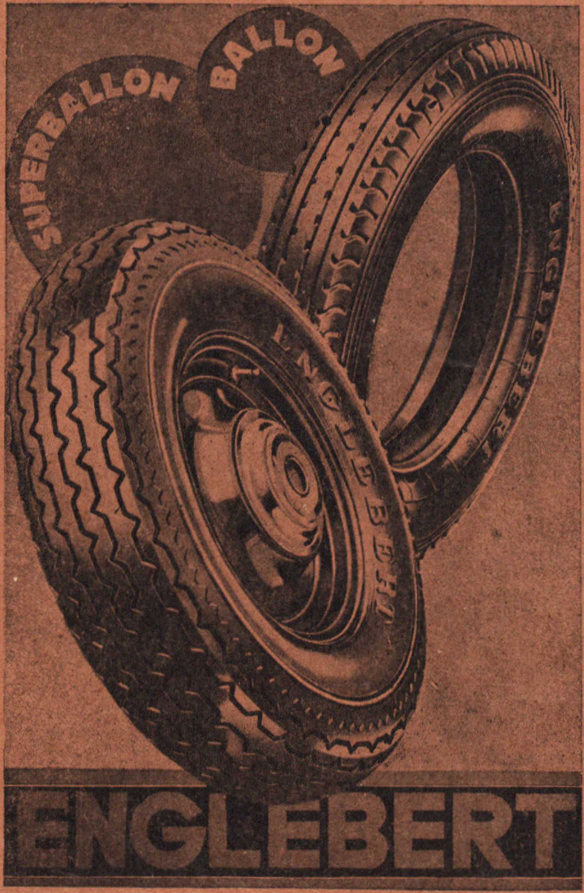


1936

LIPIEC

7

cena 50 gr.



BALONY, SUPERBALONY,
OPONY „A. D.“
(specjalnie przeciwślizgowe)
AMBASADORY i inne

OTO NAJROZMAITSZE TYPY
O P O N
BELGIJSKIEJ MARKI

Englebert

KTÓRA ZAPEWNIA OSZCZĘDNOŚĆ
W EKSPLOATACJI ORAZ WYGODNĄ
I BEZPIECZNĄ JAZDĘ

SPRZEDAŻ W CAŁEJ POLSCE

ENGLEBERT — Warszawa, Krak. Przedm. 5

Żądajcie wszędzie
wyborowych wódek
gatunkowych
„SUCHOWOLA”
Seweryna ks. Czetwertyńskiego

POLSKI KNOCK OUT



WARSZAWA — TRĘBACKA 13

Przemysł Naftowy

DWUTYGODNIK,
ORGAN KRAJOWEGO TOWARZYSTWA
NAFTOWEGO WE LWOWIE

przynosi stale oryginalne artykuły fachowe i naukowe z wszelkich dziedzin przemysłu naftowego, omawia bieżące zagadnienia gospodarcze, referuje prasę fachową krajową i zagraniczną, zamieszcza szczegółowe dane statystyczne z działu kopalnianego, rafineryjnego i handlowego.

PIERWSZORZĘDNE PISMO OGŁOSZENIOWE

Prenumerata roczna 48 — zł.

Redakcja i Administracja:
Lwów, ul. Akademicka 17. Tel. 20546

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA | LIPIEC 1936 | ROK 1 (XI) Nr. 7

TREŚĆ ZESZYTU.

CO DALEJ?

Kilka lat temu liczne grupy studentów demonstrowały na ulicach Warszawy z okrzykami: „Precz z obcymi fabrykatami! Popierajcie wyroby krajowe". Publiczność, nawet ci, co chronicznie tęsknią za wszystkiem co zagraniczne i nie wierzą w zdolności i siłę własnego kraju, wszyscy wyrażali swe sympatje dla demonstrujących, rozumiejąc, że jednak są to hasła, którym przeczyć nie wypada.

Prąd popierania wytwórczości własnej Ojczyzny, który był wynikiem nietylko patryjotyzmu ale i zastrzaszającego odpływu polskich pieniędzy zagranicę — spowodował zdrowy odruch społeczeństwa i dobroczynnie odbił się na naszym przemyśle i handlu. Wzmogła się inicjatywa zakładania nowych warsztatów, rozwinęły się istniejące, kupcy, licząc się z wymaganiami klijenteli, zaczęli więcej interesować się towarem krajowym.

Jedni tylko automobiliści nie mogli wziąść udziału w tym żywiołowym proteście społeczeństwa przeciw zalewowi Polski przez obcy przemysł, ponieważ polskich samochodów wtedy jeszcze nie było.

Od tego czasu zmieniło się dużo. Powstała wielka polska fabryka samochodów, posiadamy już wozy produkcji krajowej, dobre, wypróbowane, dostosowane do warunków polskich i naszych możliwości finansowych. Posiadamy już własny przemysł pomocniczy samochodowy, bez którego żadna fabryka na świecie nie mogłaby istnieć. A jednak nasza wada narodowa, piętno nacji — brak wiary we własne siły, brak poczucia dumy z dzieła własnych rąk i własnych fachowców — nasz kompleks bezkrytycznego uwielbienia dla wszystkiego co zagraniczne — tryumfują podawnemu.

Społeczeństwo w dalszym ciągu dzieli się na dwa obozy — tych co nareszcie uwierzyli w zdolności twórcze własnego narodu i tych co podawnemu wyszukują tysiąc argumentów ekonomicznych, technicznych i wreszcie „obronnych" by usprawiedliwić, przeforsować, przemycić możność uszczęśliwienia siebie i Polski „lepszym" samochodem zagranicznym. Krytykowane związanie się licencją Fiata należy zastąpić związaniem się z inną licencją i zaczynać znowu od początku! W tym celu stawia się polskim samochodom zarzuty, zasłyszane gdzieś... w samochodowym maglu, zarzuty kierowców, którzy czują się pokrzywdzeni na prowizji, lub sportsmanów, którzy zniszczyli niezapłaconą maszynę i nie chcą za nią rat płacić. Stawia się polskim samochodom wymagania, jakim żaden samochód zagraniczny zadość uczynić nie jest w stanie. Stawia się wymagania wybitnie sportowe lub rekordowe naszym samochodom wybitnie użytkowym, żądania by „Polski Fiat" posiadał zryw potężnej amery-

kanki i oszczędność małego silnika. Wymaga się od 7-osobowej krajowej limusiny szybkości wyścigówki, lub zarzuca małej 508-ce brak przestronności, chociaż zabiera ona 4-ch pasażerów wraz z bagażem.

Wytwarza się atmosferę, że polski przemysł samochodów jest monopolem, narzuconym kosztem nowych obciążeń i nowych podatków. Odzywają się głosy, że polski przemysł samochodowy jest potrzebny tylko pewnej grupie ludzi — dla ich ambicyj, no i korzyści materjalnych.

Wobec tego postarajmy się stać bezstronnym widzem i przyjrzyjmy obecnej sytuacji motoryzacyjnej Polski. Nasz stan posiadania jest w dalszym ciągu paradoksalnie mały i waha się około 25.000 wozów. Sprzedaż samochodów jest w dalszym ciągu słaba i wyniosła około 2.000 wozów w pierwszem półroczu — które jest przecież właściwym sezonem. Dlatego niema nadziej na przekroczenie cyfry 3.000 wozów do końca roku — cyfry przepowiedzianej zresztą w artykule „Horoskopy motoryzacyjne" w Nr. 5 naszego pisma. Cyfra ta nie była trudną do ustalenia, bo twierdziliśmy zawsze, że zakup samochodów jest przedewszystkiem zależny od stopnia zamożności obywateli. Jest aksjomatem ekonomicznym, że kraj ubogi (270 zł. na głowę) niema pieniędzy na wyrzucanie ich zagranicę nawet na najtańsze samochody; sam ich również tanio produkować nie może, bo nie posiada odpowiednio chłonnego rynku dla masowej produkcji. Dlatego i nasz samochód krajowy nie może być narazie tani.

Są to proste, logiczne, zrozumiałe dla każdego fakty, które różni ekonomiczni matadorzy, niezawsze bezstronni, starają się zaćmić, zasypać przemądrą, skomplikowaną argumentacją, frazesami, o wartości których przekonać się można tylko w dalszej przyszłości, gdy ich twórcy będą już mogli umyć ręce.

W rezultacie wytworzyła się taka sytuacja, że stworzona kosztem wielkich wysiłków i nakładów polska fabryka samochodów w chwili, gdy zdołała zbliżyć już swą produkcję do zapotrzebowania rynku — została zaszachowana przez... tak ogólnie potępiany czysty import. Powtarzamy: czysty import! Umowa fabryki Lilpop, Rau i Loewenstein z General Motors jest tak sformułowana, że ani w tym, ani w przyszłym, ani za kilka lat mowy być nie może o produkowaniu w kraju części po cenach nawet zbliżonych do cen amerykańskich. Dlatego udział przemysłu krajowego w produkcji montowni Lilpopa jest w najbliższej przyszłości zupełną fikcją. Jednakże ta fikcja, nie stanowiąca narazie większej konkurencji dla fabryki krajowej — odsuwa na kilka lat sprawę rozwoju przemysłu samochodowego i motoryzacji Polski. Gdyż fabryka Państwowych Zakładów Inżynierji dzięki ostatnim montownianym posunięciom motoryzacyjnym została zahamowana w swym rozmachu wobec odebrania jej części i tak już skromnego rynku. Przecież jedynym sposobem potanienia krajowego samochodu jest zwiększenie jego produkcji, no i zmniejszenie tak wytykanej premji państwowej. A import bezcłowy — czyż nie jest także premją w postaci zrzeczenia się przez Skarb wpływów celnych, premją połączoną nadomiar z odpływem walut do obcych. A samo nabywanie wozów zagranicznych — czyż nie jest przepłacaniem towaru wobec zdobywania przez Polskę tych walut drogą dumpingu, drogą wyprzedawania za bezcen, wyzbywania się bogactw naszego kraju. Czy wolno wobec tego podcinać skrzydła własnemu, młodemu przemysłowi samochodowemu przez stwarzanie mu konkurencji, opartej na teoretycznych przesłankach, że dla dobra sprawy należy poświęcić tych nawet, co zdobyli już pozycję w terenie, bo idzie o wielkie zwycięstwo... w mglistej przyszłości? Dlaczego nie stworzono polskiemu przemysłowi warunków, które pozwoliłyby mu, mając rynek zapewniony, opracować program rozwoju, rozbudowy produkcji, program na który już nas stać, program, który chcieli już stworzyć swego czasu przedstawiciele ciężkiego przemysłu metalowego w Polsce.

Gdyby pieniądze, które odpłyną z Polski do General Motors, zostały w kraju, i drogą zakupu wozów w 100% krajowych wróciły do polskiej fabryki, to one przecież stałyby się kapitałem, przeznaczonym na dalszy rozwój polskiego przemysłu samochodowego.

W tem miejscu nasuwa się jeszcze jedno zapytanie. Dlaczego obywatel polski ma popierać wyrób krajowy, jeśli ci, którzy winni mu służyć przykładem, nabywają wozy zagraniczne? Czy wszyscy przedstawiciele władz polskich, sejmiki, czy przedstawiciele nasi zagranicą, dyrektorzy instytucyj i przedsiębiorstw państwowych, czy wszyscy oni jeżdżą polskim samochodem? Wypadki zakupywania wielkich i kosztownych maszyn zagranicznych z funduszów publicznych są u nas na porządku dziennym. Główną przyczyną tego jest zdaje się druga wada polaka — próżność — która nazywa się u nas „koniecznością reprezentacji". Czy nie zachodzi tu obawa, że przeciętny obywatel, jeżdżący Polskim Fiatem, nie poczuje należytego szacunku dla przedstawiciela władzy, który korzysta z takiego samego wozu? A może obcy będą mniej szanowali wysokiego urzędnika lub przedstawiciela dyplomatycznego Polski, który zajedzie spokojnym wozem krajowej produkcji, gdy bankier amerykański ma Packarda, minister angielski Daimlera, a szef propagandy w Niemczech potężnego Mercedesa. Czy nie został tu przeoczony drobny szczegół, że żaden z tych wielkich obywateli

swego kraju nie korzysta z wozu obcokrajowego? Nie jest branem również pod uwagę, że te wszystkie samochodowe wspaniałości są w wymienionych najbogatszych krajach świata przynajmniej o połowę tańsze aniżeli w Polsce. Są to fakty, których nie pominie kiedyś historja polskiego automobilizmu i potomkowie nasi będą czytali ze zdziwieniem, że kiedyś Polacy robili z siebie błyszczącą nędzę wobec innych narodów, które potrafiły się jednak poznać na skromnych naszych możliwościach finansowych, odmawiając pożyczek i nie chcąc angażować kapitałów własnych na montownie w Polsce. Obowiązek popierania produkcji własnego kraju dobrze rozumieją cudzoziemcy i obowiązku tego czasami w dyskretnej formie nas uczą. Zagraniczna firma Philips, jako nagrodę na konkursie dla swych klijentów w Polsce, nie chciała nabyć innego wozu niż polskiej produkcji, natomiast Polskie Radjo na takiż konkurs — przeznaczyło wóz produkcji angielskiej. Naturalnie w odpowiedzi na ten zarzut przytoczy szereg argumentów, mających wykazać, że zakup czy przyjęcie w darze Austina było wynikiem kalkulacji handlowej, ale fakt pozostanie faktem, że z punktu widzenia popierania wytwórczości krajowej coś tu jednak nie jest w porządku.

A teraz spróbujmy streścić wytworzoną sytuację:

1) Pierwsza polska Fabryka samochodów została zaszachowana przez czysty import wozów General Motors i niemieckiego w rzeczywistości Opla. Dalszy rozwój polskiego przemysłu samochodowego zatem staje narazie pod znakiem zapytania.

2) Ceny Chevrolet'a, Opla i t. d. w najbliższych latach będą bardzo wysokie.

3) O przejściu montowni na krajową produkcję w okresie najbliższych kilku lat nie może być mowy, a więc przemysł pomocniczy krajowy może się nadal opierać tylko o zaszachowaną fabrykę Państw. Zakł. Inż. i niema narazie absolutnie żadnych widoków produkowania dla montowni.

4) Ubogi samochodowy rynek polski zostanie rozproszkowany, a ilość ewentualnych nabywców zmniejszy się o tych, którzy będą czekali na tanie samochody amerykańskie, montowane w kraju.

5) Amatorzy reprezentacyjnych i „bardziej odpowiednich" zagranicznych wozów będą mieli ręce rozwiązane przez „popieranie krajowej montowni".

6) Waluty zaczną odpływać jak za dobrych czasów na gotówkowy (tak tylko gotówkowy) zakup gotowych zespołów General Motors.

7) Przybędzie nam pewna drobna ilość fachowców od ustawiania i przykręcania śrubami gotowego zespołu na gotowej ramie oraz jeżdżenia na próbę na zmontowanym samochodzie.

8) No i może znajdzie się wreszcie krajowy bank czy kapitalista, który zaryzykuje udział w koncesji na montowanie zagranicznych samochodów.

Wszelka krytyka, gdy ma służyć dziełu naprawy, winna być zakończona wnioskiem. *Wniosek ze wszystkiego, cośmy tu napisali, jest bardzo prosty:* niech Polacy kupują polskie samochody, czy to będą Polskie Fiaty czy Polskie Chevrolety lub Polskie Ople — ale niech będą naprawdę polskie, budowane rękami polskiego rzemieślnika, polskiego fachowca, z polskich materjałów. Niech wszyscy, wszyscy! oddają pierwszeństwo samochodowi, *który już jest polskim,* a nie temu *który dopiero obiecuje, że się spolszczy,* ale narazie jest jeszcze pompą polskich groszy do kieszeni zagranicznych.

...stary samochodziarz.

Inż. Eugenjusz Porębski

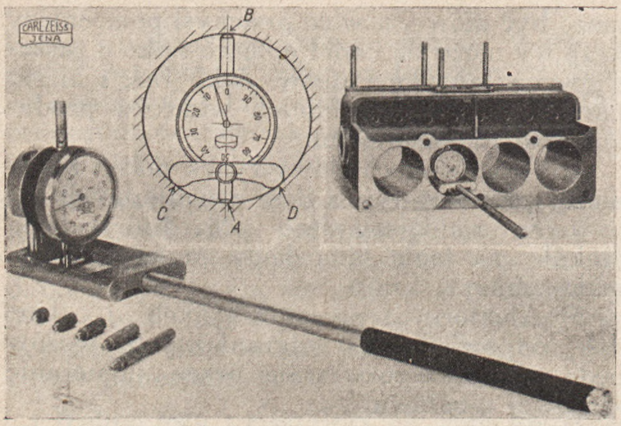
Dokładność i precyzja w budowie samochodów

Pisząc w poprzednim numerze o kulturze samochodowej zaznaczyłem jak wielkie nastąpiły zmiany w dziedzinie konstrukcji i wyboru materjałów między maszynami prymitywnemi a współczesnymi mechanizmami od których wymaga się wysokiej i długotrwałej sprawności.

Przeciętny posiadacz samochodu, laik, który nigdy nie miał okazji zajmowania się myślą przewodnią konstruktorów, niewątpliwie odnosi wrażenie, że żartują sobie z niego, lub co najmniej chcą mu „spece" zaimponować, gdy tak wielki nacisk kładą na dokładność.

Podobnie postępuje zdrowy normalny człowiek nieobeznany z medycyną i biologją, nie przejmujący się niezmiernie delikatną budową tkanek i nerwów naczyń krwionośnych i zwojów mózgowych, gdy z brawurą spija toast za toastem lub wytęża serce dla wyczynu sportowego. Dopiero, gdy ujrzy zdjęcia Röntgenologiczne lub preparaty zniszczonych organów nabiera szacunku dla swej skomplikowanej maszyny i zaczyna eksploatować ją ostrożniej.

Pozwolę więc sobie podać kilka urządzeń, kontrolujących masową produkcję części samochodowych, ich cel, zastosowanie i osiągalne wyniki, gdyż to zwróci uwagę laików na konieczność większej opieki nad nowym samochodem.

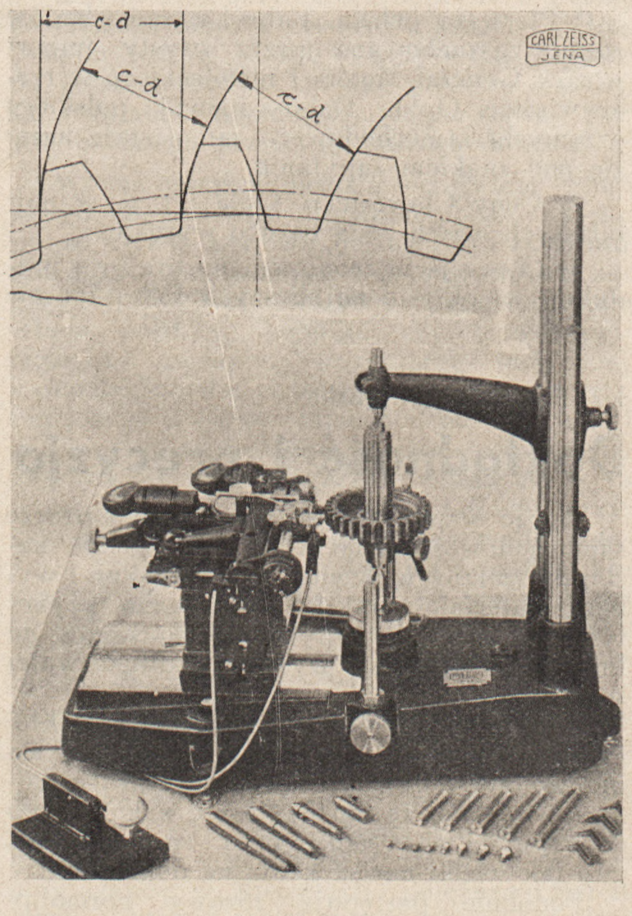


Rys. 1.

Na pierwszym rysunku widzimy powszechnie używany czujnik, do badania średnicy wyszlifowanego cylindra. Przyrząd ten jest już dość pospolity w Polsce i powinien znajdować się w każdej nawet najmniejszej pracowni naprawczej. Pełni on tak ważną rolę, jak termometr w rękach lekarza. Na precyzyjnych saneczkach umieszczony jest właściwy czujnik w postaci zegara, którego wskazówka przesuwa się od kreski do kreski co 1/100 mm. Macką wyczuwającą różnice w wymiarach jest stalowy ruchomy czopek B. Ruch jego w dół lub w górę o 1 mm wywołuje obieg wskazówki przez całą tarczę dokoła. Ponieważ tarcza jest podzielona na 100 części, więc każde najmniejsze drgnięcie czopka B daje się odczytać na skali. Gołem okiem można jeszcze z całą dokładnością ustalić pozycję między kreskami a więc dokonać odczytu równającego się 5/1000 mm. Dobrze wyszlifowany cylinder nowego czy starego samochodu, nie powinien posiadać większych odchyleń niż 1/100 mm. Bada się więc cylinder w kilku miejscach wzdłuż i baczy się na to czy w czasie posuwania czujnika, strzałka nie zmieni swego położenia. Jeżeli zmienia stale w jednym kierunku, jest to dowodem, że cylinder jest stożkowy i musi jeszcze być doszlifowany. Obraca się również czujnik dokoła obwodu w pozycjach: środkowej i na obu końcach cylindra, by ustalić czy niema owalizacji. Dobrze wyszlifowany cylinder, powinien być idealnie okrągły. Do tak wyszlifowanego cylindra, wstawia się odpowiednio dobrany i również wyszlifowany tłok. Luz między tłokiem a cylindrem jest bardzo niewielki w granicach setnych milimetrów, zależnie od rodzaju materjału i wymiaru tłoka. Tłoki większe, powinny mieć nieco większy luz niż tłoki o małych średnicach. Tłoki aluminjowe względnie ze stopów aluminjowych mogą i powinny mieć nieco większe luzy, lecz wszystko to ogranicza się do ułamków milimetra. Dla wszystkich tych możliwości istnieją odnośne tabele tolerancyjne, któremi posługują się fabryki, które jednak powinny też być znane i używane przez pracownie naprawiające samochody.

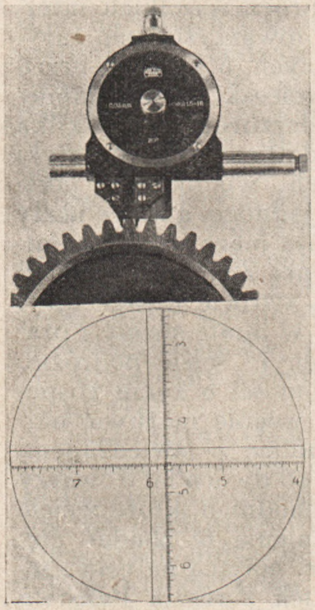
Drugim czułym elementem są w samochodzie koła zębate. Jeżeli samochód ma pracować cicho muszą być: koła zębate, skrzynki biegów, dyferencjału, oraz mechanizmu rozdzielczego w silniku, wykonane bez najmniejszego błędu. Jeżeli między zębami kół zębatych są luzy oraz krzywizny ewolwentowe czy cykloidalne samych zębów niewłaściwe, to koła takie wydają dźwięk, wskutek uderzania ząbków o siebie. Jedynie zęby toczące się tak gładko jak kulki w łożysku kulkowem mogą pracować cicho. Kontrola krzywizn zębatych, odległości między zębami oraz wielkości zębów musi być przeprowadzana z niezwykłą ścisłością i to przy pomocy przyrządów optycznych, lub bardzo dokładnych czujników.

Na następnej ilustracji widzimy koło zębate umieszczone na osi obrotowej. Do zęba tego koła przytykają dwa czujniki ustawione w różnych położeniach celem sprawdzenia krzywizny. Z dokonanych pomiarów wykreśla się krzywe kopiujące oryginał i określa się stopień błędu. W ten sposób można błędy w narzędziach nacinających koła zębate wyszukać i zredukować do nic nie znaczącego minimum. Oczywiście, że tak dokładne pomiary i przy użyciu takich przyrządów do-

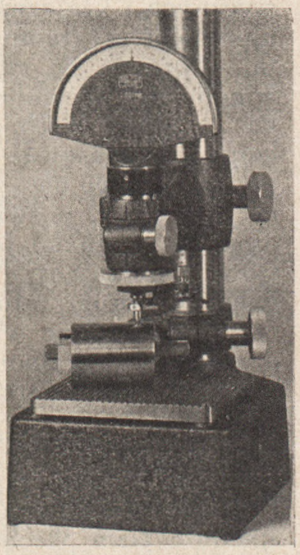


Rys. 2.

konywane są rzadko, przy rozpoczęciu produkcji jakiejś serji kół zębatych na danej maszynie i danem nowem narzędziem. Normalnie kontroluje się wykonane seryjnie koła zębate, również precyzyjnym warsztatowym przyrządem, który widzimy na rys. 3.



Rys. 3.



Rys. 4.

W danym wypadku zadawalamy się pomiarem wysokości zęba nad kołem podziałowem i grubością zęba w najważniejszem miejscu a więc na obwodzie koła podziałowego. Jak jasno widać z rysunku dwie szczęki obejmujące ząb mierzą jego grubość, górna zaś listewka opierająca się o ząb jego wysokość. Na skali umieszczonej wewnątrz odczytuje się wyniki, w danym wypadku grubość zęba 6 mm i wysokość zęba 4,4 mm.

Do kontroli okrągłych wałków szlifowanych i ostatecznie wykończonych używa się również czujników lub przyrządów optycznych. Czujnik przedstawiony na rys. 4 jest tak urządzony, że bez straty czasu, kontroler produkcji bada masowo dostarczone mu gotowe wyroby. Na zdjęciu widzimy podsunięty wałek pod czujkę czujnika a wskazówkę na tarczy uregulowaną na zero. Najmniejsze odchylenia na lewo lub na prawo dają znać o popełnionych błędach i informują kontrolera czy wałek jest mniejszy czy większy i o ile setnych części milimetra. Czas na zmierzenie jest niezmiernie krótki. Wystarczy podsunąć wałek i raz go obrócić pod czujnikiem, by mieć odpowiedź.

Urządzenie laboratorjum pomiarowego w pracowni samochodowej, wymaga poważniejszej sumy. Parę przyrządów, które opisaliśmy nie stanowią jeszcze całości takiego laboratorjum. Opisane przyrządy i wiele jeszcze innych znaleść możemy w naszych wytwórniach państwowych, w fabrykach uzbrojenia i w naszym przemyśle lotniczym. Prywatny przemysł nie docenia jeszcze w należyty sposób konieczności tego rodzaju urządzeń. Dużo jeszcze czasu upłynie zanim prywatny przemysł naprawczy i wytwórczy da się nagiąć do postępowyh zasad metod mierzenia i kontroli. Toteż nasi czytelnicy i posiadacze samochodów, powinni w własnym interesie nastawać i domagać się, by ważne naprawki były sprawdzane w należyty sposób. Będzie to praca pionierska. Musimy naszych nieraz znakomitych „znachorów" powoli przekształcić na wykształconych lekarzy samochodów korzystających z wypróbowanych i niezawodnych metod naukowych. Wtedy dopiero naprawa samochodu będzie coś warta i trwała.

Zofja Chamiec

O turystyce na ziemiach wschodnich

Turystyka w Województwach Wschodnich jest dopiero „in statu nascendi", — a już tembardziej turystyka „zmotoryzowana".

Nie mogę więc właściwie pisać o niej, jako o zjawisku istniejącem, konkretnem, wyrażającem się pewnemi cyframi statystycznemi, lub poprostu dającem się obserwować na danych szlakach turystycznych. Nie, to leży jeszcze w sferze projektów, opracowań, propagandy, — a więc w bliższej czy trochę dalszej przyszłości.

Czeka nas jeszcze odłogiem leżąca dziedzina, — to wtargnięcie turystów z całej Polski, poznanie, zrozumienie, że tak powiem „odkrycie" dotąd mitycznych nieraz dalekich wschodnich zakątków naszego kraju; a będzie to wielka zdobycz dla kultury społecznej. Zbytecznem jest rozwodzić się dłużej nad wzajemnemi korzyściami, jakie turystyka daje: i zwiedzającym, rozszerzając ich horyzonty myślowe, ich wiadomości krajoznawcze i zrozumienie sposobu życia i potrzeb gospodarczych różnych mieszkańców Polski — i „tubylcom", bowiem ruch turystów to często ożywczy podmuch dla handlu i przemysłu w danej okolicy, jej podniesienie gospodarcze i bądź co bądź dopływ gotówki, i nieraz także okno na świat.

Podkreślam, że „zdobycie", przybliżenie, poznanie przez turystę Wschodnich Ziem Polskich jest rzeczą godną poparcia i należy to we wszelki sposób ułatwić i przyspieszyć.



Wołyń. Stare zamczysko w Nowomalinie. Fot. Z. Chamiec

Tembardziej, iż każdy obywatel z „Polski A" winien postawić sobie za obowiązek poznanie „Polski B". Aż trudno wyliczyć, ile możliwości kryją w sobie programy wycieczek po Wileńszczyźnie, Nowogródzkiem, Polesiu, Wołyniu i Małopolsce Wschodniej; jakaż to skarbnica pięknych widoków, ile miejscowości, tchnących wiejskim spokojem i dających prawdziwy odpoczynek, — a z drugiej strony ileż nieznanych ogółowi pamiątek historycznych, zapomnianych ruin i pomników walk zarówno z dalekiej przeszłości dziejów Polski, jak i najświeższych z czasów powstańczych i wreszcie legjonowych. Po trzecie, układając trasę wycieczki, pamiętać należy jeszcze o tak bogatem źródle wrażeń i tak interesującem, jakiem jest regjonalizm. Można znaleźć miejscowości najbardziej charakterystyczne, gdzie budownictwo, ubiór i zwyczaje ludności dają obraz pełnego folkloru, częstokroć na stopniu niepojętego wprost prymitywu i świeżości, — a często znów o niesłychanie bogatej i starej kulturze rodzimej i bardzo szanownej tradycji.

Niniejszy artykuł nie ma na celu dyletanckiego oprowadzenia po turystycznych szlakach Ziem Wschodnich, ale również nie kusi się, by podać literacki opis jakiejś wycieczki, — chciałby jednak czytelnikowi dać coś pozytywnego. A więc: służyć informacjami, jak należy dawać sobie radę w układaniu projektów turystycznych po Województwach Wschodnich, dokąd się skierować może szeroki ogół po dobrą radę i szczegółowy przewodnik, w co i gdzie zaopatrzyć się powinien, chcąc poznać daną okolicę i osiągając jak największe korzyści z wycieczki.

Dlatego myślę, że oprócz wszelkich informacyj, zasięganych w towarzystwach turystycznych i krajoznawczych, o których przed ułożeniem programu wycieczki każdy pamięta, — przyda się, gdy dorzucę jeszcze kilka wiadomości specjalnie dotyczących turystyki na Ziemiach Wschodnich; wiadomości, jakie mogą zainteresować niejednego, a które uszły uwagi tych, co nie czytają może stale specjalnej literatury, poświęconej Ziemiom Wschodnim. To też chciałabym zwrócić uwagę turystów, wybierających się w tamte strony i pragnących oprócz informacyj ściśle podróżniczych zaczerpnąć wiadomości o życiu gospodarczem, kulturalnem i wogóle możliwie najwszechstronniej zapoznać się ze zwiedzanemi okolicami, że istnieje np. od dwóch lat Towarzystwo Rozwoju Ziem Wschodnich, które wzięło sobie za zadanie zagadnienia te zbadać głębiej. Prowadzi ono akcję, mającą na celu „zespalanie Ziem Wschodnich z resztą Państwa i popieranie ich rozwoju gospodarczego i kulturalnego". Wśród postulatów, jakie sobie Towarzystwo postawiło i dąży do ich realizowa-



Ostróg. Baszta zamkowa. Fot. Augustynowicz.

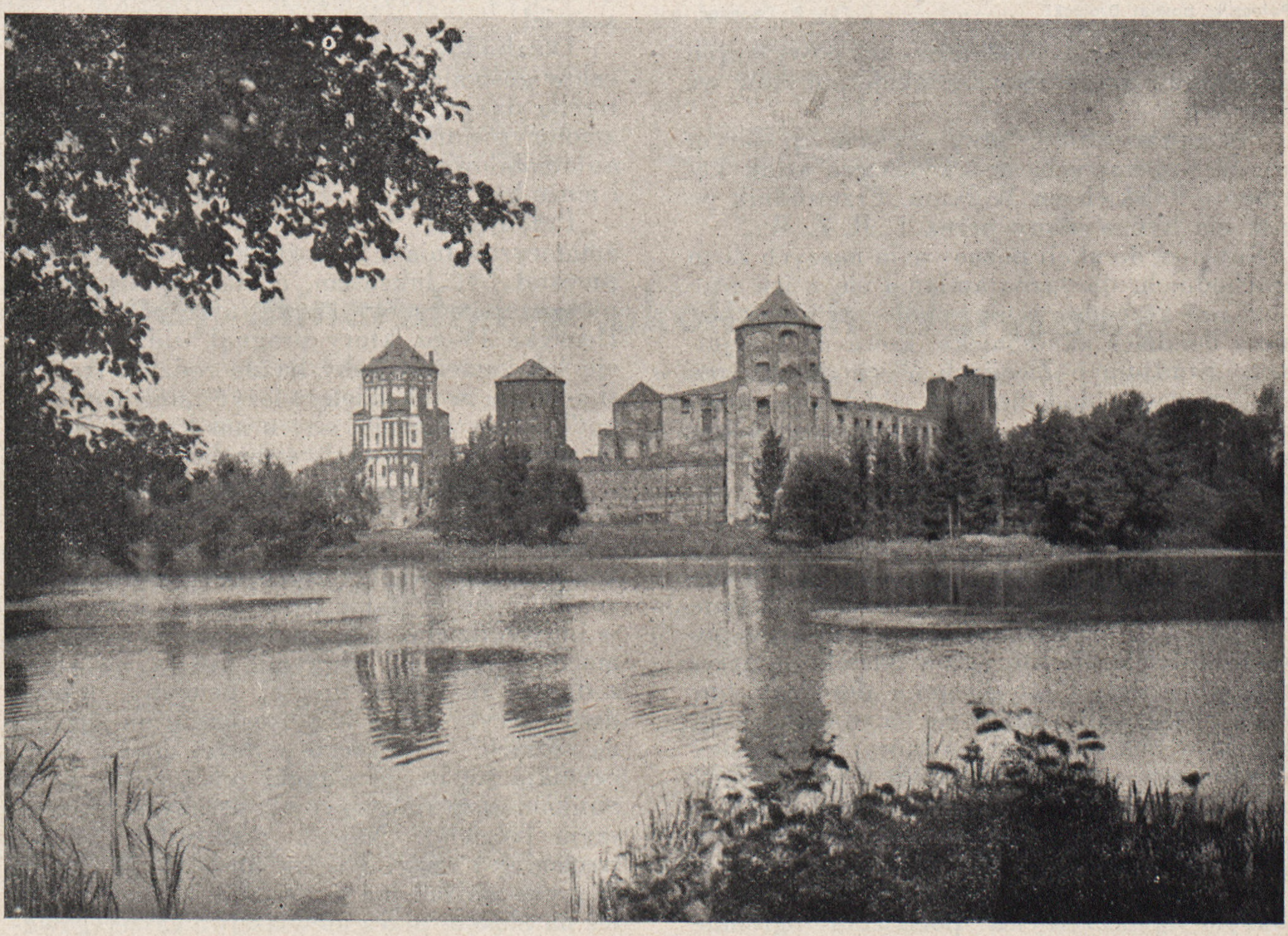
nia, są oczywiście i zagadnienia komunikacyjne, budowa szos i dróg, badanie potrzeb gospodarczych i kulturalnych wreszcie sprawa propagandy i wzmożenie ruchu turystycznego i t. p. i t. p.

Świadczy o tem najlepiej ankieta, jaką Towarzystwo Rozwoju Ziem Wschodnich rozesłało do swoich kół, mająca na celu zebranie materjałów, zbadanie i wyświetlenie potrzeb gospodarczych Ziem Wschodnich. Ankieta ta porusza cztery zasadnicze zagadnienia, jak: 1) turystyka, 2) rozbudowa gospodarcza terenu, 3) bolączki terenu, 4) związki gospodarcze i społeczne w terenie.

Turysta wybierający się na Ziemie Wschodnie będzie mógł znaleźć szereg interesujących go informacyj w T. R. Z., natomiast dla wybierających się do Województwa Stanisławowskiego istnieje Towarzystwo Przyjaciół Huculszczyzny z siedzibą w Warszawie, (Warecka 11a).

Skoro poruszyłam już ten temat, to dodam jeszcze garść szczegółów o organizacji turystyki na Ziemiach Wschodnich (dla zaznajomienia się dokładnego odsyłam do Kalendarza Ziem Wschodnich za rok bieżący, cena 1.50). Oto w skrócie kilka danych: od r. 1935 prowadzona jest akcja pod hasłem „Lato na Ziemiach Wschodnich", poparta szeregiem indywidualnych i grupowych zniżek kolejowych. Wytknięto kilka szlaków turystycznych do miejsc godnych zwiedzenia, któreby można wziąć pod uwagę i w wycieczkach samochodowych. Zacytuję je:

„Organizacyjnie ujęte zostały następujące tereny turystyczne: 1) Wilno i Ziemia Wileńska. (zwiedzanie Wilna z przewodnikiem, wycieczka autobusowa do Trok i statkiem do Werek). 2) Pojezierze Suwalsko - Augustowskie (wycieczka kajakowa po jeziorach i kanale augustowskim, pobyt nad jeziorem Wigry). 3) Szlak Mickiewiczowski (zwiedzanie Nowogródka, wycieczka autobusowa wg. trasy: Nowogródek — Czambrów, jezioro Świteź i Worończa, Tuchanowicze i Nowogródek). 4) Pińszczyzna (wycieczka statkiem przez kanał Ogińskiego, wycieczka do Horodyszcza, zwiedzanie Pińska). 5) Szlak Legjonów Polskich na Wołyniu (zwiedzanie pól bitew Legjonów Polskich nad Styrem, jak: Czartorysk, Kostiuchnówka, Polska Góra oraz zwiedzanie kamieniołomów bazaltu w Janowej Dolinie). 6) Krzemieniec i okolica, (pobyt i zwiedzanie Krzemieńca, fakultatywne wycieczki do Wiśniowca i Ławry Poczajowskiej). 7) Szlak Podolski (zwiedzanie Czortkowa, wspaniałych grot gipsu krystalicznego w Krzywczem, Mielnicy n/Dniestrem, okopów Św. Trójcy, Zalesz-



Mir Zamek. Fot. Henryk Poddębski.



Poleszuk, powiat Drohicki. Fot. Z. Chamiec.

czyk i Torskiego). Niezależnie od powyższych udogodnień zorganizowano akcję pobytów we dworach".

W opracowaniu, przy żywem poparciu władz wojskowych, jest zwłaszcza szlak Legjonów Polskich na Wołyniu. Przewodnik po nim ma być wydany przez T. R. Z. W.

Również do akcji poznawania naszych Ziem Wschodnich, do zaznajamiania się z ich problemami gospodarczemi i społecznemi, wciągnięto młodzież akademicką, która na specjalnem „Studjum o Ziemiach Wschodnich", połowie sierpnia (do którego w oddzielnym artyrusza między innemi sprawami natury ekonomicznej, gospodarczej i t. p. także „zagadnienia turystyczno - krajoznawcze".

Głównemi imprezami regjonalnemi Województw Wschodnich będą w tym roku: „Święto Winobrania" w Zaleszczykach w końcu września i projektowany w ramach „Święta Polesia" — „Jarmark Poleski" w Pińsku w połowie sierpnia (do którego w odzielnym artykule powrócę). 19-go sierpnia doroczny jarmark Spasa, odbywający się na wodzie, na łodziach, w ilości do 6000, na których Poleszucy przybywają, a raczej spływają z najdalszych zakątków. Jarmark ten nada „Świętu" szczególny charakter i ukaże nam folklor i całą egzotykę Polesia.

Jak widzimy celowa akcja turystyczna odkryła społeczeństwu polskiemu ogromne walory turystyczne Ziem Wschodnich.

Należy dążyć, aby jaknajprędzej i najdokładniej opracowywane były dobre przewodniki, dołączane do map drogowych. Jeszcze bardzo wiele pozostaje do zrobienia, jeszcze ogromne skarby czekają na ich wyzyskanie. Turyści, pragnący się tem zainteresować, mogą korzystać z zebranych poprzednio informacyj, lecz mogą zarówno przysłużyć się sami swemi sprawozdaniami i uwagami. Postulaty turystyczne są bardzo rozmaitej natury, a więc: 1) przedewszystkiem, największa bolączka automobilistów: dobre szosy... a niestety, chodziłoby nawet poprostu wogóle o szosy. 2) Wytyczenie szlaków, programów wycieczkowych, czyli owych przewodników, co podkreślałam uprzednio. (Drogi samochodowe, kajakowe, konne, piesze i t. p.). 3) Zorganizowanie schronisk, hoteli, zajazdów, garaży, ewentualnie wejście w porozumienie z dworami wiejskiemi i t. p.

Malownicze okolice, piękne lasy i rzeki i interesujące stosunki ludnościowe przedstawiają wiele walorów turystycznych dla zwiedzających, jednak na razie dostępne są wyłącznie dla wędrowców pieszych, jeźdźców konnych i kajakowców. Dla automobilisty natomiast są jeszcze za mało dostępne, — o ironjo losu — mimo kamieniołomów granitowych i bazaltowych, (Polesie Wołyńskie) które swą kostką wyściełają Aleje Jerozolimskie w Warszawie!

Do zbudowania tam dobrych dróg, szos, dla celów gospodarczych i także turystycznych— trzeba dążyć, jak również dążyć trzeba do zmotoryzowania Polski. Akcja turystyczna, automobilowa ma tu dużą rolę do odegrania i może być ważnym czynnikiem rozwojowym.

Pracujemy, aby dojść do tego stanu zmotoryzowania i zamożności, aby samochód przestał być luksusem, a stał się artykułem pierwszej potrzeby. Trawestując powiedzenie Henryka IV-go, który pragnął widzieć Francję tak zamożną, żeby każda rodzina francuska mogła w niedzielę włożyć „une poule au pot", — my chcemy, aby u nas każda rodzina mogła mieć... swój mały samochodzik.

Na przeszkodzie motoryzacji Ziem Wschodnich a Polesia i Polesia Wołyńskiego w szczególności stoi może nie tyle brak szos, gdyż znakomita część ważniejszych dróg gruntowych znajduje się w stanie lepszym o wiele, niż w innych dzielnicach i nadaje się do ruchu samochodowego, ale olbrzymie koszty, związane z dużem zużyciem drogiej benzyny, (często dwu i trzykrotnem w porównaniu do zużycia na szosach, — do czego w dużej mierze przyczyniają się liczne odcinki piaszczyste, które automobilista zmuszony jest przebywać pierwszym biegiem). Należy podkreślić, że we wschodniej części Polesia płaci się drożej za benzynę, aniżeli już w Brześciu n/Bugiem, czy też na Śląsku, przez niewłaściwe zaszeregowanie Polesia do droższej strefy.

Zasadniczym postulatem rozwoju motoryzacji na Kresach jest więc zaliczenie ich do tańszej strefy, a dla Polesia i Polesia Wołyńskiego, ze względu na nieomal całkowity brak szos, stworzenie nowej, dodatkowej strefy niskich opłat za benzynę.

Potwierdzeniem dużych możliwości rozwoju ruchu samochodowego w tej dzielnicy jest fakt, iż taki np. Pińsk, będący w wyobrażeniach automobilisty miejscowością niedostępną, był przed kryzysem bardzo ożywionym węzłem komunikacji automobilowej, która dziś całkowicie zamarła, ze względu na zdławienie jej wysokiemi podatkami, oraz przez, już uprzednio omówione, wysokie ceny benzyny.

Z powyższego wynika, że poruszanie się automobilisty po Ziemiach Wschodnich choć kosztowne, ale jest zupełnie możliwe — niezbędnem jest jednakże stworzenie zasadniczych dojazdów i magistrali, których powstania od tak dawna domaga się życie gospodarcze.

A więc jednym z czołowych postulatów jest wybudowanie szosy, — wielkiej magistrali, — z południa na północ, łączącej Wilno i Lwów, przez uruchomienie nowego odcinka ze Słonima do Łucka, (poprzez miejscowości: *Kosów Poleski),* (Mereczowszczyzna z pamiątkami po Kościuszce), *Telechany* (kanał Ogińskiego), *Pińsk* (naturalna stolica Polesia geograficznego, z cennemi zabytkami historycznemi), *Lubieszów* (z pięknym kościołem O. O. Pijarów, w którym nauki pobierał Kościuszko), *Maniewicze* (pola walk Legjonowych, Kostiuchnówka), *Kołki* (skąd odnoga do Janowej Doliny, kamieniołomów bazaltowych), *Łuck.*

Problemy te były przedmiotem narad ostatniego zjazdu, odbytego w Pińsku w dniach 5, 6 i 7 czerwca w sprawie Polesia i Północnego Wołynia, jako terenu turystycznego.

Tymczasem na Polesiu np. sprawa motoryzacji i dróg przedstawia się wręcz tragicznie. Spotkałam się tam z jednym dobrym dowcipem na ten temat: ktoś z Polesia zapewniał jednego z przybyłych tam dygnitarzy państwowych, że Polesie ma teraz pozory kraju tak zmotoryzowanego, jak nigdzie się nie spotyka:

‚Wszędzie po drogach, dróżkach, na każdym kroku znaleźć można ślady opon samochodowych... Tylko te ślady są nieco dziwne, jakieś nie ciągłe, urywające się i ginące w piasku, a przytem rozbiegające się w różnych kierunkach... Co to? Cóż to za dziwne samochody?.... A to poprostu jest wynikiem rozprzestrzenienia się nowego artykułu handlu: Dowieziono na Polesie masy starych zepsutych opon samochodowych i miejscowi chłopi rozkupują je i szyją z nich łapcie, zamiast dotychczasowych tradycyjnych „postołów" z łozy. Jest to właśnie najnowsza „moda" poleska!... i jedyne ślady motoryzacji... na usługach cierpliwych piechurów. Tak się przedstawiają „samochody" poleskie.

...Podobno Poleszucy wykazują wielkie znawstwo w zakresie opon automobilowych,— i, jako najbardziej nadające się na łapcie, poszukiwane są „Dunlopy".

Bolesław Rychłowski

Wody mineralne w okolicach Warszawy

Artykuł poniższy wybitnego znawcy hydrologji zmieszczamy z uwagi na bardzo ciekawe i aktualne zagadnienie, które wrazie realizacji znakomicie podniosłoby wartość turystyczną i atrakcyjność naszych letnisk podstołecznych.

W roku 1896, wbrew powszechnemu mniemaniu o niemożliwości znalezienia wody artezyjskiej w Warszawie, został odkryty drugi poziom wód wgłębnych, prawdziwie artezyjskich przez Prof. Inż. Aleksandra Rychłowskiego, przy współdziale niżej podpisanego.

Od tego czasu, a właściwie od roku 1894 datuje się w byłej Kongresówce rozwój wiertnictwa i racjonalna budowa studzień wierconych, jak: abisyńskich, bruklińskich i artezyjskich. Do 1896 roku w Warszawie korzystano tylko z pierwszego poziomu wodonośnego tak. zw. dyluwjalnego.

Przed przystąpieniem do właściwego tematu poszukiwań wód mineralnych zapomocą szybu wiertniczego, pragnę podać, choć w streszczeniu historję budowy studzien artezyjskich wogóle i na ziemiach polskich tych wielce pożytecznych budowli, nietylko w celu otrzymania wody w ilości potrzebnej dla przemysłu, rolnictwa, do picia — wody zdrowej w surowym stanie, lecz dla otrzymania wody dla celów leczniczych tak zwanych wód mineralnych, np. jak wód: Karlsbadzkich, Marjenbadzkich, Vichy, Buskich, Soleckich, Ciechocińskich, Inowrocławskich, Druzgiennickich itp.

Powstanie i rozwój zdrojowisk tylko zawdzięczać możemy pracom wiertniczym.

Budowa studzien artezyjskich sięga bardzo zamierzchłych czasów, wspomniane one są w księgach Mojżeszowych w II-ej i IV-ej, również zdroje Egiptu, Syrji i pustyń Arabskich.

Musiały one być dziełem rąk ludzkich, co zdaje się, stwierdzają nazwy np. zdroje Izmaela, Bedsaby itd., nadane im zapewne dla

uczczenia ich założycieli, lub wykonawców, a ponieważ one samorzutnie wyrzucały wodę na powierzchnię, przypuszczać można, że one mogły być wierconemi.

Pierwszą, nieco pewniejszą wzmiankę o budowie studzien wierconych mamy dopiero w początku VI wieku, czy nawet wcześniej.

W Algierze rząd francuski pustynię piaszczystą, zawdzięczając wierconym studniom, zamienił w najbogatsze obszary urodzajne. W oazie Tolga przy mieście Biskra w r. 1914 zbudowano studnię o wydajności 2,098,000 litrów wody na godzinę.

W Chinach od niepamiętnych czasów był znany linowy sposób wiercenia studzien, w celu otrzymania wody, niekiedy były one bardzo głębokie, dochodzące do 1,800 stóp.

Najdawniejszą w Europie jest studnia wiercona w wieku XII w 1126 r. przez Kartuzów w ich klasztorze w mieście Lillers, w dawnej prowincji francuskiej Artois (Artezium), dziś departament Pas de Calais i stąd poszła nazwa ich studzien artezyjskich.

W wieku XVIII rozpowszechniają się wiercenia studzien artezyjskich w Holandji, Niemczech, Polsce, Ameryce i Rosji. Anglja wprowadziła je dopiero w końcu zeszłego wieku, dziś jednak posiada ich może najwięcej.

W roku 1842 wykonano studnię pod Paryżem w Grenel, głębokości 547 mtr. o wydajności początkowej 3,200,000 litrów wody na dobę.

W Polsce otwory wykonywane były dla poszukiwań solanek i soli w końcu XVII i na początku XVIII wieku.

W Warszawie, kosztem Banku Polskiego, wykonano otwory w 1829 r. na Solcu przy fabryce wagonów „Lilpop, Rau, Loewenstein", głębokości 600 stóp angielskich, następnie na rogu ulicy Instytutowej i Alei Ujazdowskiej, głębokości 360 stóp., na Pl. 3-ch Krzyży w domu Nr. 1675, wykonano otwór głębokości 269 stóp, na Czystem wykonano otwór dla D.Ż.W.W. głębokości 558 stóp ang., w Cytadeli wykonano otwór głębokości 517 stóp i w Ogrodzie Saskim wprost altany, wywiercono otwór głębokości 200 stóp ang. itp., ale żaden z nich do końca nie był doprowadzony i nie otrzymano wody.

Dopiero w r. 1896 w składach Monopolowych przy ul. Ząbkowskiej Nr. 27 w Warszawie wykonano pierwszą studnię prawdziwie artezyjską, głębokości 214 mtr. o wodzie samorzutnej przy poziomie wody wyżej terenu +13,70 mtr. i wydajności samowypływem 28,000 litrów na godzinę, czyli 672,000 litrów wody na dobę.

Studnia ta w czasie wojny Europejskiej po przerwaniu przewodu wodociągowego Pragi z Warszawą zasilała przez dłuższy czas Pragę we wodę, o którym to fakcie w prasie była mowa.

Po odkryciu wód artezyjskich w Warszawie t. zw. drugiego poziomu wykonano liczne studnie tak na prawym jak i na lewym brzegu rzeki Wisły, zaopatrując w ten sposób w wodę zakłady przemysłowe, zakłady miejskie itp.

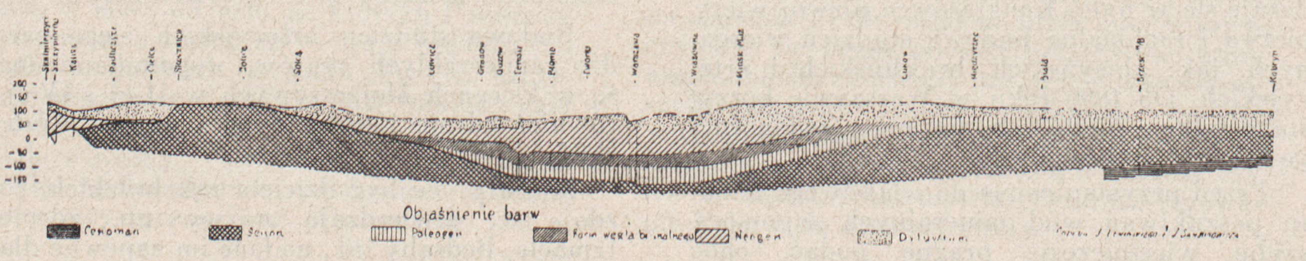
Wyjątkowe szczególniejsze warunki w jakich Warszawa i okolice Warszawy się znajdują, (znaleziony w 1896 r. drugi poziom wód wgłębnych, prawdziwie artezyjskich olbrzymiej wydajności o właściwościach jakościowych doskonałych), *uznane być mogą za bogactwo lokalne niezwykle cenne, dotąd niewyzyskane.*

Woda ta ma twardość wody wiślanej, rzecz jasna, bez śladu bakterji, jak kryształ czysta, niewymagająca filtracji o ciśnieniu hydrostatycznem na Pradze lub na Powiślu kilkunastu metrów ponad poziom terenu, wylewając się samorzutnie w formie imponującej fontanny.

Z głębokością wody artezyjskie Warszawy i okolic wykazują zwiększenie się chloru tak dalece, że jedyną przyczyną tego zjawiska może być zasolenie z głębszych jeszcze znacznie poziomów starszych systemów, jak: triasowych, permskich, analogicznie do solanek inowrocławskich, *dlatego znalezienie solanki w Warszawie przy głębszych wierceniach nie należy do paradoksów naukowych, owszem znalezienie solanki pod Warszawą posiada wszelkie prawdopodobieństwa.*

Jak wspomniałem wyżej, odkrycie drugiego poziomu wód podziemnych pod Warszawą, przez wykonanie otworu świdrowego, jako studni artezyjskiej przy składach monopolowych na Pradze dało możność określić jak najdokładniej warunki geologiczne Warszawy i okolic przez liczne wykonane otwory.

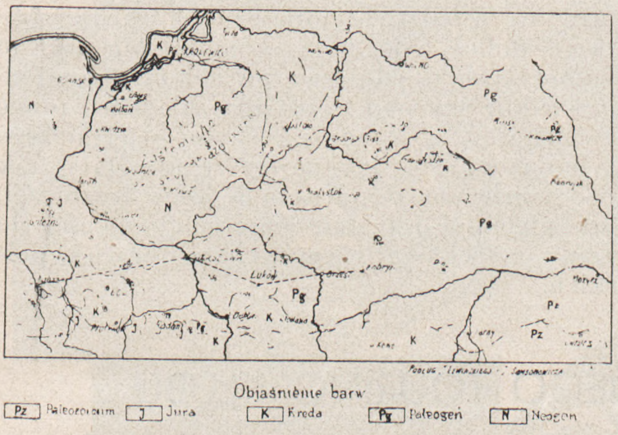
PRZEKRÓJ GEOLOGICZNY PO LINJI KALISZ-WARSZAWA-KOBRYŃ



Najstarszem podłożem napotkanem w Warszawie są utwory margli kredowych na głębokości około 220 mtr., utworzonych na dnie morza. Utwory te są to osady morskie wieku górnokredowego.

Kredowe osady od Warszawy: na zachód stopniowo się wznoszą, tworząc granicę do t. zw. „Łódzkiego garbu kredowego", na południe analogicznie w stronę Dęblina, Radomia, wyłaniając się pod Puławami na obu brzegach rzeki Wisły, na wschód w stronę wyniosłości nad rzekami Bugiem i Niemnem, ku północy łączą się z dnem Bałtyku.

MAPKA PODŁOŻA LODOWCOWEGO



W ten sposób utwory kredowe tworzą obszerną nieckę, obejmując Mazowsze i Prusy — stąd nosi nazwę niecki Prusko-Mazowieckiej.

Na utworach kredowych zwanych utworami górno - kredowemi leży formacja trzeciorzędowa, piętro eocenu, wyżej oligocenu, złożona z osadów piasków kwarcowych o ziarnach różnej wielkości żwirów, warstwach iłów o barwie szarej, lub zielonkawej.

Barwa zielonkawa piasków zależy od zawartości ziarnek glaukonitu, o składzie chemicznym wodnego żelazo- lub glino-krzemianu potasu, często ziarnka te są ośrodkami skorupek otwornic. W piaskach tych napotykają się zlepieńce fosforytowe, również dość często zęby rekinów (w otworze na Służewcu, w Gazowni na Ludnej itp.).

Piaski, żwiry piętra oligoceńskiego formacji trzeciorzędowej tworzą olbrzymie zbiorowiska wodne — i te w 1896 roku zostały odkryte, tworząc wody prawdziwie artezyjskie, a te odegrały znaczną rolę, zaopatrując liczne zakłady przemysłowe we wodę.

Nad piętrem oligoceńskim leży piętro mioceńskie, tak zwana „formacja lignitowa". Są to osady piasków kwarcowych drobnoziarnistych, pyłu węgla brunatnego nieraz z przerostami iłów zielonych, niebieskawych, szarych, czarnych, zawierające w sobie bryłki pirytu, bursztynu.

Nad utworami piętra mioceńskiego leży dużej miąższości warstwa iłów tłustych plastycznych bezwapiennych, barwy szarej, zielonkawej, czerwonej, czarnej itp., t. zw. iły pstre — nieraz zawierające w sobie włączenia kryształów gipsu, wykwity wodnego siarczanu glinu, smugi piasków miałkich kwarcowych białych, żółtawych i warstwy lignitu.

Nad formacjami trzeciorzędowemi leżą osady epoki lodowcowej, złożone z margli, iłów piasków, żwirów i głazów, które noszą miano dyluwjum. Osady te pokrywają okolice Warszawy warstwą o miąższości nierównomiernej, niekiedy osady trzeciorzędowej formacji odsłaniają się na powierzchnię.

Liczne otwory świdrowe głębokie wykonane w Warszawie jak i w kolicach Warszawy wykazują podobne układy skalne z nieznacznemi różnicami. („Materjały do hydrologji b. Królestwa Polskiego“ — B. Rychłowski, str. 738. Wyd. Warsz. Tow. Naukowego 1917 r. i „Materjały do hydrologji“ Rzeczypospolitej Polskiej — 3 zeszyty str. 1413 — B. Rychłowski. Wydawn. Państw. Instytutu Geologicznego 1930 r.).

Warunki hydrogeologiczne otworów głębokich wykonanych w Warszawie i okolicy charakteryzują się tym, że wody z drugiego poziomu t. zw. oligoceńskiego stanowią potężny poziom wodonośny, obszar infiltracyjny znajduje się na południowej krawędzi niecki Mazowieckiej, gdzie utwory oligoceńskie i mioceńskie wychylają się na powierzchnię.

Co zaś do jakości wód tych to z analiz wywnioskować można, że wody poniżej piasków glaukonitowych są zmineralizowane. Analizami chemicznemi wykryto: wolny CO_2, NaCl (w większej ilości), $NaCO_3$, K_2CO_3, $CaSO_4$ i inne.

Odkryte chemiczne składniki w wodach z drugiego poziomu Warszawy i okolic wskazują bezsprzecznie na przynależność ich do wód mineralnych w rodzaju: Narzanu, Vichy, Giesshüblera itp.

Zjawiska te zawartości powyższych składników zwróciły moją uwagę, jak również i to, że z pogłębieniem *otworu ilość mineralizacji się zwiększa*, to jest zwiększa się znacznie zawartość NaCl i ilość wolnego dwutlenku węgla, jak również ilość innych składników mineralnego pochodzenia, a więc można *z całą pewnością twierdzić, że z otworu o głębokości poniżej 250 metrów otrzyma się wodę mineralną.*

Jeżeli wziąć pod uwagę, poza warunkami hydrogeologicznemi — niektóre miejscowości podwarszawskie, jako miejscowości zdrowe o podłożu piaszczystem, łatwo przepuszczalnem, w sąsiedztwie obszernych lasów bliskość stolicy, dogodną komunikację itp., to wybór tych osiedli uważać należy za najodpowiedniejszy pod każdym względem i prace związane z wykonaniem szybu wiertniczego tylko mogą dać jak najlepsze rezultaty, tak pod względem dostarczania wody leczniczej, jak niemniej i podniesienia miejscowości do rzędu wysokowartościowych zdrojowisk polskich.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

PREZES POLSKIEGO TOURING KLUBU OTRZYMAŁ OD P. PAWŁA DUCHAINE'A PREZESA, KRÓLEWSKIEGO TOURING KLUBU BELGJI LIST TREŚCI NASTĘPUJĄCEJ:

Drogi Panie Kolego.

Czytałem w różnych dziennikach zagranicznych, a szczególniej w niektórych gazetach angielskich, że sytuacja Belgji nie odpowiada warunkom, potrzebnym dla swobodnego ruchu turystyki.

Belgowie są temi wiadomościami prawdziwie zaskoczeni.

Kraj jest wyjątkowo spokojny; strajki trwały krótko; żaden z urzędów publicznych nie przestał funkcjonować; wszystkie nasze drogi czy turystyczne, czy dla zwykłej komunikacji były absolutnie bezpieczne. Ceny pozostały na normalnym poziomie, nawet poniżej średniej innych krajów.

To wszystko może być dla Pana dowodem, że Belgja, tak jak dawniej, dokłada wszelkich starań, aby ułatwić cudzoziemcom uprawianie turystyki na jej terytorjum. Pozostała krajem tanim i gościnnym.

Byłoby mi nader przyjemnie, gdyby te informacje doszły niezwłocznie do wiadomości Członków Pańskiego Klubu przez Jego czasopismo, lub polskiej prasy codziennej, którym to redakcjom zgóry za niniejsze dziękuję.

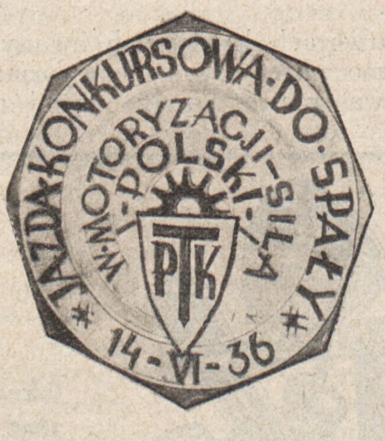
(—) Paweł Duchaine
Prezes Belgijskiego Touring Klubu
Sekretarz Generalny A. I. T.

SPRAWOZDANIE Z PRZEBIEGU „JAZDY KONKURSOWEJ DO SPAŁY“ POD HASŁEM „W MOTORYZACJI SIŁA POLSKI“.

Na ogólną liczbę 26 zawodników, którzy wystartowali do pierwszego etapu ukończyło konkurs 25-iu.

Prawo do plakiet złotych uzyskali:

P.P. 1. Wierzba M. ZOR; 2. Heller S. PTK; 3. Heller Paweł PTK; 4. Studziński K. A.P.; 5) Czartoryski A. PTK; 6. Tański Tad. A.P.; 7. Goebel Wł. Zw. Strz. P. Z. Inż.; 8. Rakowicz Zygmunt PTK; 9. Lande S. St. PTK; 10. Misiakowski St. PTK; 11. Pajewski Wit. PTK, Sk. Mot. ZOR; 12. Świerczewski S. Zw. Strz. P. Z. Inż.; 13. Horski inż.



Plakieta na jazdę konkursową.

PTK; 14. Wiederschal; 15. Lampert M. — M.K.S. Strzelec; 16. Wróblewski T. PTK; 17. Sawicki Fr. Zw. Strz.; 18. Dembicki Zyg. Zw. Strz. P. Z. Inż.; 19. Gąsowski Jan; 20. Świtalski Ferdynand PTK; 21. Kisielewski N. A.P. 22. Filipczak K. PTK; 23. Werner S.

Prawo do plakiet srebrnych uzyskali:

P.P. 24. Pozmanter B. PTK; 25. Harski.

1) Komandor Raidu: Dyr. Z. Rubowicz w otoczeniu kierownictwa Raidu; 2) Fragment raidu; 3) Prezydjum Zarządu Gł. P. T. Kl.: Prezes P. Min. T. Świtalski i wiceprezes P. St. Reszczyński z małżonką; 4) Na punkcie kontrolnym w Spale; 5) Odpoczynek w lesie (Patrz fotomontaż obok)



W związku z notatkami zamieszczonemi w Nr. 6 Touringu — podajemy do wiadomości szczegóły dotyczące ekskursji do Bari nadesłane nam przez stowarzyszenie Św. Mikołaja z Bari w Rzymie Piazza S. Maria Maggiore 7

ZAPROSZENIE NA PIELGRZYMKĘ DO GROBU ŚW. MIKOŁAJA Z BARI

podczas tygodnia wschodniego i targów lewantyńskich. 16 — 20 wrzesień 1936 — XIV

Nabożne stowarzyszenie Św. Mikołaja z Bari w Rzymie w zgodnej akcji ze stowarzyszeniem Katolickiem włoskiem dla Wschodu Chrześcijańskiego z sie



Plakietka na Zjazd.

dzibą główną w Palermo, pod protektoratem najdostojniejszego kardynała Luigi Lavitrano, arcybiskupa Palermo organizuje pielgrzymkę narodową do grobu św. Mikołaja z okazji tygodnia Wschodniego, który się odbędzie w przyszłym wrześniu w Bari.

Pielgrzymka, pod wodzą Jego Eminencji Kardynała Lavitrano, wyruszy z Rzymu 16 września, po ceremonji poświęcenia lampy wotywnej przez Ojca Świętego w obecności władz kościelnych, hierarchji i pielgrzymów z Italji z zagranicy, którą to lampę Papież zapali, zostanie bowiem przewieziona z zapalonym płomieniem do Bari i przyjęta z zapałem przez ludność w Bari wyczekującą na pielgrzymkę.

W dniach 17, 18, 19 i 20 będą miały miejsce uroczyste ceremonje religijne ze specjalną liturgją, obchody cywilne, wycieczki do Pulji i zwiedzanie Targów lewantyńskich w Bari.

Chcący brać udział w pielgrzymce winni się za pośrednictwem Polskiego Touring Klubu zwrócić do Nabożnego Stowarzyszenia Św. Mikołaja „Pia Associazione di San Nicola Roma Piazza S. Maria Maggiore 7, załączając kwotę Lir 10 przekazem pocztowym rzymskim N. 1/10184 celem wpłacenia wpisowego i karty uczestnictwa. Sekretarjat wystara się o zniżki kolejowe dla uczestników. Karta uczestnictwa uprawnia, oprócz zniżek kolejowych również i do innych ułatwień, których spis będzie się znajdował na karcie.

W następnym okólniku podane będą dalsze szczegóły co do programu i obchodów w Rzymie i w Bari.

Zasłużone stowarzyszenie Św. Mikołaja w Bari, które pod przewodnictwem Księcia Lelia Mikołaja Orsini ma na celu rozpowszechnianie czci Św. Mikołaja, opiekuna żeglarzy, oraz zakładanie organizacji celem zbliżenia Kościoła Wschodniego do Kościoła Zachodniego przygotowuje wspaniały obchód u grobu świętego cudotwórcy w Bari.

Ceremonja ta, która się odbędzie pod przewodnictwem Kardynała Lavitrano będzie uświetniona obecnością licznych biskupów włoskich. Będzie stanowiła część programu tygodnia „pro Oriente Cristiano", „o Chrześcijański Wschód", który będzie obchodzony w Bari od 13 do 20 września.

Komitety ustanowione w tym celu w różnych stolicach Europy zorganizują liczne grupy pielgrzymów, którzy przybędą do Rzymu na dzień 16 września. Tamże zbierze się również i pielgrzymka włoska, która wraz z pielgrzymkami cudzoziemskiemi będzie obecną na osobnej audjencji, na ceremonji poświęcenia przez Ojca Św. specjalnej artystycznej lampy wotywnej, która zaniesiona zostanie do Bari do Grobu św. Mikołaja.

W Bari pielgrzymka będzie świadkiem wspaniałych manifestacji, na które są już czynione przygotowania z udziałem i zainteresowaniem władz duchownych i świeckich.

Zapraszamy tedy czytelników naszych aby zainteresowali się tym pięknym rytuałem wiary, który wśród obchodów imponujących i uroczystych odbędzie się w stolicy Pulji.

Pobożne Stowarzyszenie Św. Mikołaja z Bari, mające siedzibę przy Piazza S. Maria Maggiore 7 przy Papieskim Instytucie Wschodnim będzie już obecnie mogło udzielić wszelkich szczegółów w tym względzie.

REPREZENTACYJNA WYCIECZKA POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Delegatura Okręgowa Polskiego Touring Klubu w Poznaniu zorganizowała wycieczkę reprezentacyjną w dniu 5 lipca 1936 r. na uroczystości poświęcenia schroniska turystycznego na Ostrowie Lednickim pod Gnieznem oraz otwarcia szosy w tej miejscowości.

W uroczystości brali udział Prymas Polski kard. August Hlond, Wojewoda Poznański Artur Maruszewski, Starosta Gnieźnieński J. Suski i inni przedstawiciele władz państwowych i samorządowych.

P. T. Klub wystąpił okazale z proporcem klubowym w liczbie 80 osób na 19 samochodach, zwracając na siebie powszechną uwagę.

Podczas uroczystości reprezentował Klub Prezes Komisji Sportowej p. E. Więckowski, Prezydent st. m. Poznania.

Ruchliwa Delegatura Poznańska i tym razem była jedyną organizacją licznie reprezentującą Polską turystykę i Sport Samochodowy.

W MOTORYZACJI SIŁA POLSKI!

DROGI

I. KOMUNIKAT DROGOWY

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1) W czasie od 1 czerwca do 15 sierpnia br. zamknięty został spowodu przebudowy ruch na drodze państwowej nr. 8/5 od km. 57.600 do km. 60.100 t. j. od skrzyżowania z drogą gruntową gminną Folwarki—Snowicz do miasta Złoczowa. Objazd urządzony jest w kierunku z Tarnopola do Złoczowa drogą gminną ziemną, idącą wzdłuż toru kolejowego, aż do stacji kolejowej w Złoczowie, poczem dojazdem kolejowym dług. 2 km. do miasta, gdzie połączy się z drogą państwową Nr. 8/5 w km. 60,300 (koło gmachu Wydziału Powiatowego).

2) Aż do odwołania został nadal zamknięty odcinek drogi wojewódzkiej Ogrodzieniec—Niezdara na terenie ul. Paderewskiego w Zawierciu.

3) W dniu 8 lipca rozpocznie się remont szosy wojewódzkiej w Poznaniu na odcinku ulicy Gdyńskie Przedmieście od ulicy Chemicznej do granicy miasta w Poznaniu. Roboty potrwają około 28 dni roboczych. Objazd odbywać się będzie po latówce.

4) Na drodze państwowej Nr. 12 (Trakt Tarnowski — Kielce Morawica — Busko — Szczucin) na odcinku od Kielc do Morawicy na czas przebudowy wstrzymany został ruch wszelkich pojazdów kołowych, począwszy od 15 czerwca aż do odwołania. Na czas zamknięcia objazd drogi z Kielc w kierunku na Pińczów winien odbywać się drogą państwową Nr. 13 z Kielc do Chęcin, następnie drogą gminną Chęciny—Morawica. Objazd z Kielc w kierunku na Busk drogą powiatową Kielce — Suków — Szczesno — Pierzchnica — Chmielnik. Ruch lokalny na drodze Nr. 12 (Trakt Tarnowski) odbywać się może od Kielc do Dymin (Koszary Dywizjonu Artylerji).

5) Do dnia 11 lipca br. zamkniętą została droga Nowa Kiszewa — Więckowy między miejscowościami Pogódki — Malary w km. 20 spowodu przerwania przepustu i nasypu drogowego powstałych na skutek ulewnej burzy. Objazd dla furmanek i samochodów osobowych odbywa się drogą objazdową, oznaczoną na miejscu. Dla samochodów ciężarowych przejazd jest zupełnie zakazany i odbywać się może tylko przez Ligniewo, względnie przez Starą Kiszewę.

6) Spowodu przebudowy drogi państwowej Nr. 9/11 Stryj—Drohobycz zamyka się na odcinku pod Drohobyczem ruch dla wszelkich pojazdów konnych i mechanicznych na czas trwania robót. Ruch odbywać się może drogą okólną państwową Nr. 9/10 i gminną przez wieś Poczajowice koło kolonji Polminu. Objazd zostanie oznaczony tablicami na miejscu.

7) Spowodu prowadzenia robót brukarskich przy budowie drogi gminnej Gąsawa — Bożejowice na odcinkach Gąsawa — Biskupin i Gogółkowo — Biskupin zamknięty został aż do odwołania ruch wszelkich pojazdów. Na wykopaliska w Biskupinie wyznacza się drogę objazdową przez Wenecję.

8) Ruch kołowy przez most na drodze powiatowej Babsk — Raducz w powiecie rawsko - mazowieckim spowodu wykonywanych robót przebudowy zostaje aż do odwołania zamknięty ze skierowaniem objazdu drogą prywatną przez terytorjum majątku Babsk, a to na podstawie porozumienia się administracji z właścicielem drogi.

9) W związku z całkowitą przebudową drogi wojewódzkiej Nr. 1 Łódź — Brzeziny na odcinku Łódź—Nowosolna ruch na tym odcinku został zamknięty dla wszelkich pojazdów na okres 2 miesięcy, począwszy od 27 maja br. Ruch bezpośredni między Łodzią i Brzezinami odbywać się będzie ul. Pomorską przez wieś Mileszki do Nowosolnej i Brzezin.

10) Na szosie wojewódzkiej Fordon — Bydgoszcz w km. 9,9 do 11,2 przystąpiono do odnowienia powłoki tłuczniowej, wskutek czego ruch kołowy będzie na tym odcinku utrudniony. Podczas trwania pracy ruch kołowy utrzymywany będzie na letnim torze.

11) W związku z przebudową mostu przez rzekę Bug pod Brokiem na drodze wojewódzkiej Nr. 1/1 Mińsk Mazowiecki — Brok — Ostrów Maz. — Łomża ogranicza się ruch do dnia 30 lipca br. W czasie przebudowy dopuszczalny będzie przejazd pojazdów konnych i mechanicznych o ciężarze do 1000 kg.

II. KOMUNIKAT DROGOWY.

1) W związku z kapitalnym remontem jezdni na drodze państwowej Nr. 10 D/1 (Dojazd do Stacji Kol. Skarżysko) z dniem 14 maja br., ze względu na małą szerokość drogi — zamyka się odcinek od drogi państwowej Nr. 10 Bzin—Sianki (od kościoła w Bzinie) do klm. 1+300 (kościół w Skarżysku). Objazd odbywać się będzie drogą państwową Nr. 13 (trakt krakowski) przez Milicę;

2) W związku z budową nowoczesnych nawierzchni na drodze państw. Nr. 16/3 Ostrów — Poznań została zamknięta dla ruchu publicznego droga państwowa Nr. 16/6, odcinek od km. 112.750 do km. 118.500, tj. od Krzesinek do Zegrza. Droga objazdowa prowadzi drogą umocnioną Krzesinki — Krzesiny — Zegrze.

3) Spowodu przebudowy szosy powiatowej Pępowo — Dłoń, odcinek 0,4—1,4 km. wszelki ruch kołowy został zamknięty. Objazd w kierunku Dłoni przez Pępowo — Magdalenka (powiat Gostynin) aż do ukończenia robót.

4) Spowodu renowacji jezdni drogi powiat. Libichowa — Trzciana — Kamionna — Łososina, na odcinku Libichowa — Trzciana — Ujazd został zamknięty ruch do końca czerwca br.

5) Został zamknięty przejazd po drodze wojew. 36 w. od km. 11,900 — 12,600 i od km. 16,840 — 17,840. (Leszno — Gostyń). Na drodze powiat. Leszno Nr. 11 Krzywiń — Poniec od km. 9,2 — 9,9. W każdym wypadku objazd latówką.

6) Wskutek przebudowy mostu na drodze gminnej Grodzisk — Chrzanów ruch kołowy na tej drodze został zamknięty od dnia 10 czerwca br. aż do odwołania, ze skierowaniem objazdu drogą powiat. Święcice—Chrzanów.

7) Spowodu przebudowy nawierzchni został zamknięty dla ruchu ciężarowego od dnia 20 czerwca do 30 września br. odcinek Mikołów — Tychy na drodze Przyszowice — Nowy Bieruń. Objazd przez Murcki wzgl. Kobiór.

8) Zamknięto aż do odwołania ruch kołowy na moście przez rzekę Utratę w Zawadach drogi powiat. Ciarka — Łazy ze skierowaniem ruchu objazdowego przez maj. Krubice i dalej mostem przez rz. Utratę na drodze Kampinos — Paprotnia.

9) Zamknięto na czas budowy kanału Wisła — Bug ruch kołowy na drodze gruntowej Annopol — Marcelin. Objazd przez Marywil i Konstantynów.

10) Spowodu przebudowy szosy Gostyń — Rawicz, odcinek 14,0 — 14,6 km. wszelki ruch kołowy został zamknięty. Objazd drogą Krobia — Grabianowo — Krobia, Dworzec P. K. P., aż do ukończenia robót.

11) Z dniem 1-go lipca br. zostaje otwarty most na rzece Bug pod Brokiem na drodze wojew. Nr. 1/1 Mińsk Maz. — Ostrów Maz. dla pojazdów o ciężarze do 6000 klm.

12) Na szosie powiat. Osowagóra — Wierzchucin—Obodowo przystępuje się do odnawiania powłoki tłuczniowej, wskutek czego ruch kołowy będzie na tym odcinku utrudniony. Podczas pracy utrzymywany będzie ruch kołowy na letnim torze. Prace potrwają od 30 czerwca do 12 lipca br.

13) Spowodu przebudowy zamyka się dla ruchu kołowego drogę Nowa Wieś — Orzesze na odcinku od km. 20,8—23,0 na terenie gminy Paniowy w pow. Pszczyńskim w czasie od 25 czerwca do końca sierpnia 1936 r. Objazd do Orzesza przez Mokre — Łaziska Górne, do Omontowic i Bujakowa przez Mokre — Bujaków.

14) Ruch kołowy na moście przez rzekę Supraśl w Supraślu na drodze pow. Supraśl—Krynki zostaje zamknięty do dnia 1 sierpnia br. Na czas zamknięcia ruch wszelkich pojazdów skierowuje się przez Kol. Zapieczki, Wieś Studzianki, wieś Dąbrówki m. Wasilków.

III. KOMUNIKAT DROGOWY

1) Na czas budowy drogi gminnej Wawer — Świder zostaje zamknięty ruch kołowy na tej drodze od początku jej odcinka od traktu Brzeskiego do przejazdu kolejowego w Aninie, ze skierowaniem ruchu objazdowego drogą gminną w Aninie pod nazwą „ul. Warszawska",

2) w związku z przebudową traktu państwowego Przasnysz — Chorzele na km. 37 zostaje zamknięta droga ta dla ruchu kołowego, ze skierowaniem ruchu objazdowego przez wieś Rzęgnowo gm. Dzierzgowo,

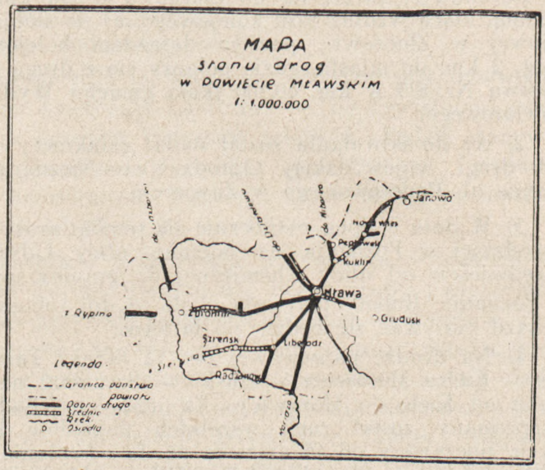
3) została zamknięta droga powiatowa Jarocin—Borzęciszki na odcinku Roszków — Nosków na czas przebudowy tego odcinka. Ruch samochodowy z Jarocina na Nosków i odwrotnie odbywać się będzie drogą objazdową przez Golinę — Potarzyce, wzgl. Siedlemin — Potarzyce,

4) ul. Paderewskiego w Zawierciu (odcinek drogi wojew. Ogrodzieniec — Niezdara od klm. 5.413 do klm. 7.594) została zamknięta aż do odwołania,

5) spowodu przebudowy została zamknięta w czasie od 13 lipca br. do 15 października br. droga państwowa Pawłowice — Skoczów w pow. Pszczyńskim, na odcinku od km. 43.00 do km. 46.00 od skrzyżowania z drogą wojew. Pawłowice — Próchna w Pawłowicach do granicy powiatu pod Zbytkowem. Objazd do Skoczowa i Strumienia przez Golasowiec, Rychołd, Bąkowów,

6) z prawej strony szosy Toruń — Bydgoszcz od km. 74.290 do km. 74.350 spowodu układania toru roboczego, została zwężona droga na tym odcinku tymczasowo do pięciu metr. Miejsce to jest zaopatrzone w przepisowe znaki ostrzegawcze (w nocy latarnie o czerwonem świetle),

7) w województwie Lwowskiem most na Poroku Hatka pod Swidnicą w km. 4 drogi powiatowej Kraków — Wielkie Oczy — Lubaczów został zamknięty spowodu przebudowy do 31 lipca br. Objazd samochodami możliwy jest drogami Jaworów — Wielkie Oczy, lub Łapajówka — Kopylnica Ruska — Wielkie Oczy,



8) został wystrzymany ruch wszelkich pojazdów na drodze Nowy Bieruń — Częstochowa na odcinku od km. 43.000 do km. 49.225 t. j. w Wojskowicach Kościelnych na czas przebudowy tego odcinka, począwszy od 15 lipca br., aż do odwołania. Na czas zamknięcia objazd odbywać się będzie drogami gminnemi Sarnów — Stara Wieś — Malinowice — Dąbie — Toporowice — Mierzęcice i drogą wojew. z Mierzęcic do Siewierza,

9) został wstrzymany ruch na drodze państwowej Miechów — Będzin na odcinku od km. 68.882 do km. 69.341, t. j. w Dąbrowie Górniczej i od km. 59.400 do 61.000 t. j. w Strzemieszycach na czas przebudowy tych odcinków, począwszy od 15 lipca br., aż do odwołania. Na czas zamknięcia drogi objazd odbywać się będzie z Dąbrowy Górniczej na Miechów drogą wojewódzką Dąbrowa Górnicza — Łosień — Niegowonice — Ogrodzieniec i drogą pow. Ogrodzieniec — Olkusz; objazd ze Strzemieszyc na Miechów drogą pow. Strzemieszyce — Łosień, drogą woj. Łosień — Niegowonice — Ogrodzieniec i drogą pow. Ogrodzieniec — Olkusz,

10) po odbudowie mostu na Bystrzyce Sołotwińskiej w Lachowcach pow. Stanisławów komunikacja została otwarta w dniu 8 lipca br. na drodze pow. Lachowce — Rosulna,

1) droga powiatowa Libichowa — Trzciana — Kamionna pow. Bochnia po renowacji została oddana dla ruchu kołowego,

12) w dniu 27 czerwca br. został otwarty dla ruchu kołowego nowowybudowany most na rzece Wołkuszance, na drodze powiatowej Lipsk — Murowany — Sopoćkinie pow. Augustów,

13) spowodu uruchomienia robót na drogach w pow. Kępno została ograniczona szybkość ruchu kołowego na postępujących drogach: na drodze Słupia — Br. Pisarzowice, od Pisarzowic do przekopu w lesie państw. od 15.6 br. do 25.7 br., dalej od posterunku Policji Państw. w Słupi do Przekopu w lesie

państw. na czas od 24.8 do 12.9 br. W podanych wyżej terminach ruch kołowy na całej długości drogi zostanie całkowicie wstrzymany, a objazd skieruje się drogami polnemi Pisarzowice — Bałdowice do Słupi wzgl. do Bralina; na drodze pow. Grabów — Prosna — Kraszowice od km. 0,0 — 0,2 w m. Grabowie — regulacja ul. Marszałka Piłsudskiego w czasie od 15.6 br. do 27.6 br.; na drodze Podzamcze — Kępno — Słupia, od Goli do Słupi odbudowa nawierzchni od 27.7 br. do 22.8 br.; na drodze Kępno — Grabów od Smolnik do Grabowa odbudowa nawierzchni od 14.9 br. do 3.10 br.; na drodze woj. Grabów — Ostrzeszów, w lesie miejskim pod Ostrzeszowem, odbudowa nawierzchni od 5.10 br. do 17.10 br. Ruch kołowy na tych odcinkach odbywać się będzie tylko na latówce przy znacznie ograniczonej szybkości.

KRONIKA TURYSTYCZNA

KALENDARZ WAŻNIEJSZYCH IMPREZ W POLSCE W SIERPNIU 1936 R.

(Opracował Dr. M. Orłowicz)

1—2 **Cieszyn** — Doroczny odpust i jarmark św. Porcjunkuli, piękne śląskie stroje ludowe.

1—10 **Tarnopol** — C. d. Targów Podolskich. Imprezy regjonalne.

24—26 **Częstochowa** — Odpust doroczny M. B. Częstochowskiej, procesja dokoła Bazyliki.

30 **Warszawa** — Międzynarodowe zawody balonów wolnych o puhar Gordon Bennetta.

29 **Warszawa** — Zawody pływackie Austrja — Polska.

9—15 **Augustów** — Regaty żeglarskie na jeziorach Augustowskich.

5—6 **Kraków** — Uroczystości rocznicy wyjścia Legjonów Polskich w 1914 r. do walki z Rosją.

1—15 **Kalwarja Zebrzydowska** — C. d. Targów na meble.

6—8 **Kraków, Kielce** — Marsz drużynowy „Szlakiem Kadrówki".

15—16 **Puck** — IV kajakowe mistrzostwa Polski na morzu.

18—22 **Pińsk** — Święto Polesia. W ramach tego święta w dniu 19 sierpnia „Spasa", doroczny jarmark i odpust prawosławny, na który przybywa kilka tysięcy Poleszuków na łodziach.

13—15 **Baranowicze** — 15-lecie 26 pułku ułanów Wielkopolskich. Zawody konne.

9 **Wisła** — Otwarcie Domu Zdrojowego, imprezy regjonalne.

9 **Nowogródek** — Początek uroczystości Mickiewiczowskich (do 16). Otwarcie muzeum im. Mickiewicza, widowisko „Grażyna" w ruinach zamku.

12 **Rejtanów k. Lachowicz** — Rozpoczęcie sypania kopca ku czci Tadeusza Rejtana.

12—15 Święto Wniebowzięcia M. Boskiej. Największe doroczne odpusty w **Częstochowie** (300.000 pielgrzymów), w **Kalwarji Zebrzydowskiej** 150.000 pielgrzymów), w **Piekarach Śląskich** (30 000 pielgrzymów), w **Ludźmirzu k. Nowego Targu** (20.000 pielgrzymów), w **Łowiczu.** Wszędzie piękne stroje ludowe.

23—31 **Kraków**—Kongres Międzynarodowego Związku Kobiet z wyższem wykształceniem.

16 **Warszawa** — Zakończenie wyścigu kolarskiekiego dokoła Polski.

28 **Poczajów** (Wołyń) — Główny doroczny odpust prawosławny przy udziale około 50.000 pielgrzymów.

28 **Huculszczyzna** — Liczne odpusty w Święto Wniebowzięcia M. Boskiej (Uspenja) według kalendarza gr.-kat. Odpusty doroczne **w Żabiem. Jabłonicy, Kosmaczu.** Piękne huculskie stroje ludowe.

15 **Kodeń** (Podlasie) — Główny odpust doroczny 50.000 pielgrzymów z Podlasia i Polesia.

26 **Gdynia** — Otwarcie Wystawy „Rozwój Gdyni" (do 13 września).

23 **Warszawa** — Kongres Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

23 **Warszawa** — Otwarcie Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego (trwać będzie do 10 października).

JARMARK POLESKI.

Urząd Wojewódzki Poleski nadesłał Polskiemu Touring Klubowi odezwę treści następującej:

W dniach od 15 do 30 sierpnia b.r. odbędzie się w Pińsku impreza regjonalna p. n. „JARMARK - POLESKI". W ramach tej imprezy zorganizowana zostanie wystawa regjonalna, połączona z targami, dwa jarmarki ludowe, wielki odpust prawosławny, pokazy regjonalne chórów i teatrów ludowych, zawody sportowe wodne i lądowe, wycieczki w bliższe i dalsze okolice Pińska statkami i koleją i t. p. Organizacją „Jarmarku Poleskiego" zajmuje się specjalny Komitet z siedzibą w Pińsku przy ul. Ogińskiego 14 (Zarząd Miejski).

Celem „Jarmarku Poleskiego“ jest spopularyzowanie Polesia wśród najszerszych rzesz społeczeństwa i zainteresowanie turystów jego pierwszorzędnymi walorami turystycznemi zwłaszcza w dziedzinie turystyki wodnej.

Podając powyższe do wiadomości Urząd Wojewódzki prosi o poparcie tej imprezy wszelkiemi możliwemi środkami.

W związku z powyższem Polski Touring Klub wzywa wszystkich P. T. Członków do jak najliczniejszego odwiedzenia „jarmarku“, przyczem należy nadmienić, że zainicjowana przez Komitet „Jarmarku Poleskiego“ wystawa w Pińsku ma na celu podkreślenie stanu gospodarczego Polesia i nawiązanie stosunków między rozmaitymi regjonami tej ziemi i całego kraju.

Wystawę zaprojektowano na przestrzeni zgórą 30.000 mtr. kw. i teren jej jest naturalnem przedłużeniem parku miejskiego do rzeki Piny, przy połączeniu jej z rzeką Prypecią.

W ramach „Jarmarku Poleskiego“ odbędą się zakrojone na szeroką skalę imprezy turystyczne, sportowe, sportowo-wodne i t. p., które ściągną niewątpliwie rzesze turystów i sportowców z całej Polski. Pozatem niezwykła i niespotykana nigdzie atrakcja w postaci ogromnych, dorocznych dwóch jarmarków na łodziach, z udziałem wielu tysięcznych tłumów ludności z całego Polesia, czyniącej w tym czasie masowe zakupy wszelkich artykułów.

Miasto Pińsk — serce Polesia, posiada 36.000 mieszkańców, dogodną bezpośrednią komunikację kolejową z Warszawą przez Brześć, oraz z Wilnem i Lwowem przez Łuniniec, a pozatem wodną i b. tanią komunikację we wszystkich kierunkach rzekami Piną, Prypecią, Szczarą, Horyniem, Stochodem i Styrem.

Polesie posiada wszystkie warunki gospodarczego rozwoju i przy odpowiednim wysiłku, może rychło stanąć w szeregach ziem centralnych i zachodnich, jak równe z równem.

ZJAZD GÓRSKI.

Komitet ubiegłorocznego „Święta Gór“ postanowił corocznie urządzać zjazdy górskie, w tem co drugi rok w większych rozmiarach.

Utworzony Główny Komitet uchwalił tegoroczny „Zjazd górski“ w okresie 15 — 17 sierpnia w Sanoku, jako jednej z ważniejszych miejscowości Beskidu Środkowego, obejmującego najpiękniejsze a mało znane okolice Karpat.

Wydział Wykonawczy Komitetu podaje do wiadomości oraz informuje, że program Zjazdu rozpocznie się mszą św. połową w obecności zebranych uczestników Zjazdu, przedstawicieli duchowieństwa, władz wojskowych i administracyjnych, organizacyj społecznych, oraz delegatów regjonów górskich złożonych z grup:

1) żywiecko-śląskiej, 2) spiskiej, 3) orawskiej, 4) tatrzańskiej, 5) limanowsko-sądeckiej, 6) łemkowskiej, 7) bajkowskiej, 8) huculskiej.

Regjony w łącznej liczbie około 500 osób wystąpią w popisowych konkursach tańca, śpiewu, muzyki, strojów i utworów scenicznych opartych na motywach baśni, legend i gawęd góralskich.

Ponadto program zjazdu obejmuje:

1) Koncert orkiestr wojsk. wszystkich pułków podhalańskich z udziałem około 300 grajków wraz z kobziarzami.
2) Chór mieszany regjonów łemkowskiego, około 500 osób.
3) Widowisko n/Sanem połączone z produkcjami górali przy ogniskach i w oświetleniu ogni sztucznych.
4) Jarmarki zaopatrzone w wyroby artystyczne przemysłu ludowego i wytwory gospodarczo-rolnicze.
5) Festyny, kiermasze i zabawy ludowe.
6) Pokaz „Święta Pracy“ przy współudziale wszystkich uczestników zjazdu.
7) Odczyty o ziemi sanockiej i o zagadnieniach gospodarczo-ekonomicznych ziem górskich.
8) Rajd automobilowy, wzlot balonów, wycieczki krajoznawcze, zwiedzanie miasta, okolicy i osobliwości.

GODZINY URZĘDOWANIA „ORBISU“ W NIEDZIELĘ I ŚWIĘTA.

Celem usprawnienia obsługi podróżnych w niedziele i święta zarząd Orbisu wprowadził w swoich Oddziałach warszawskich przedłużenie godzin urzędowania.

Oddziały Orbisu są obecnie otwarte w niedzielę i święta od godz. 9—12, zaś Oddział Główny przy ul. Marszałkowskiej, od godziny 8—12-ej. Zarządzenie to będzie obowiązywało do dnia 6 września r. b.

ZNIŻKI KOLEJOWE PRZY WYJAZDACH DO WOJEWÓDZTW WSCHODNICH.

Biura podróży, a tam gdzie ich niema — kioski „Ruchu“ rozpoczęły już wydawanie kart uczestnictwa dających prawo do skorzystania z 50% zniżki kolejowej przy przejazdach na Ziemie Wschodnie: Polesie, Wołyń, Wileńszczyznę, Nowogródczyznę i Suwalszczyznę. Okres zniżek będzie trwał do dnia 30 września, a ma na celu uprzystępnienie mało znanych terenów Ziem Wschodnich wszystkim, pragnącym spędzić wywczasy tanim kosztem.

Na zasadzie karty uczestnictwa L. P. T. każdy wyjeżdżający do jednej ze stacji położonej na wyżej wymienionych terenach z odległości conajmniej 250 km., płaci za podróż w tamtą stronę taryfę normalną, zaś powrót otrzymuje bezpłatnie, mając pozatem prawo do 4-ech przejazdów na całym terenie Ziem Wschodnich ze zniżką 50%-wą.

OBNIŻENIE CENY BENZYNY W SZWAJCARJI DLA TURYSTÓW.

Decyzją rządu szwajcarskiego przyznane zostało turystom (automobilistom i motocyklistom) na okres od 1.VI — 31.X rb. włącznie zwolnienie od cła zakupywanej w Szwajcarji benzyny motorowej w wysokości 13 c. szw. od 1 litra — pod tym warunkiem, że dany turysta pozostawać będzie na terytorjum Szwajcarji przynajmniej w ciągu 3 dni. Cło w wyżej podanej wysokości zwracane jest tylko od ilości, nieprzekraczającej 300 ltr.

Wszystkie stacje benzynowe organizacji „Standard“ otrzymały polecenie stosowania wszelkich ułatwień i udzielania wyjaśnień turystom, zainteresowanym w przysługującym im zwrocie cła. Strona techniczna ujęta została w ten sposób, że turysta zagraniczny przy wjeździe do Szwajcarji otrzymuje na granicy specjalną kartę ewidencyjną, na której obsługujący stację benzynową wpisuje ilości benzyny, pobierane w czasie pobytu w Szwajcarji, po przedstawieniu zaś tej karty przez turystę przy opuszczeniu terytorjum szwajcarskiego kwota, nadpłacona za 300 ltr. (po 13 c. szw. od litra), będzie mu zwrócona odrazu w gótowce.

SPECJALNE STAWKI PRZEJAZDOWE DLA CUDZOZIEMCÓW, ZWIEDZAJĄCYCH SZWAJCARJĘ

Przedsiębiorstwa transportowe (z wyjątkiem linij żeglugowych na jeziorze Constance) i Zarząd Federalny Poczt udzielają przy biletach szwajcarskich, wydawanych zagranicą do dnia 21 maja 1937 r., przez biura podróży na pobyt wakacyjny i wypoczynkowy w Szwajcarji, — nadzwyczajną ulgę, pod warunkiem, że podróżujący zatrzymają się conajmniej 6 dni w Szwajcarji. Prawa do tej specjalnej zniżki po-

siadają tylko podróżni, wykazujący się posiadaniem stałego domicylu zagranicą. Te ułatwienia rozciągają się na następujące dowody przejazdu:

bilety ważne na 3 miesiące i wydane przez agencje podróży: 30%;

bilety kombinowane szwajcarskie, na 45 dni: 30%;

bilety korespondencyjne szwajcarskie, ważne 10 lub 45 dni: 30%;

bilety aller-retour ważne 10 dni: 30%;

abonamenty ogólne od 8 do 10 dni: 30%;

bilety zbiorowe dla grup od 6 do 99 osób: 15%;

bilety rodzinne 15%.

Zniżki te są także udzielane przy półbiletach, wydawanych dla dzieci od 4 do 12 lat.

Zniżki mają zastosowanie:

a) w podróży od szwajcarskiego dworca granicznego do szwajcarskiego dworca wewnętrznego i z powrotem do tego samego lub innego szwajcarskiego dworca granicznego.

b) w podróży dokonanej od stacji lotniczej Genewy, Lozanny, Bale, Berna i Zurichu do innego szwajcarskiego dworca wewnętrznego i z powrotem do tego samego lub innego aeroportu, albo innego dworca granicznego, pod warunkiem, że podróżny bierze jednocześnie bilet lotu bezpośredniego z miejsca swego zamieszkania zagranicą do Genewy, Lozanny, Bal, Zurichu.

PREMJERA POLSKIEGO FILMU TURYSTYCZNEGO W WIEDNIU.

W Wiedniu odbyło się dnia 3 lipca r.b. uroczyste wyświetlenie (premjera) polskiego filmu propagandowego, obejmującego turystyczny i kulturalny obraz Polski. Premjerę zorganizował Oddział Wiedeński Orbisu pod protektoratem polskiego konsula generalnego Mieczysława Grabińskiego. Około 500 osób było obecnych w wielkiej sali Uranji, gdzie odbyło się wyświetlenie.

POZNAJ SWÓJ KRAJ!

Zainteresowanie sprawami turystycznemi wzmaga się zawsze w sezonie letnim, kiedy kto rozporządza nawet paroma dniami urlopu chce zwiedzić chociażby część Polski, a zwłaszcza te jej okolice, których jeszcze dotychczas nie miał sposobności obejrzeć.

Trudno jednak wymagać by każdy turysta z zamiłowania posiadał tyle wiadomości praktycznych, żeby sobie mógł sam zorganizować wycieczkę, wytyczyć trasę, przewidzieć ewentualne punkty zatrzymania na dłużej i t. d.

Dlatego to ogromne zainteresowanie wśród licznej rzeszy turystów wzbudziła inicjatywa Orbisu, który organizuje już w pierwszej połowie sezonu letniego 250 wycieczek po całym kraju, okrężne wycieczki autobusowe, oraz dłuższe pobyty kuracyjne i wypoczynkowe w uzdrowiskach i we dworach wiejskich.

Wycieczki te wyruszą z 8 największych miast Polski, a mianowicie: Warszawy, Gdyni, Katowic, Krakowa, Lwowa, Łodzi, Poznania i Wilna. Program wycieczek obejmuje zarówno bardziej znane okolice Polski, Zakopane czy morskie wybrzeże, jak i małą znane pojezierze Suwalsko-Augustowskie czy Polesie, zwiedzanie ciekawych objektów gospodarczych, np. Fabryki Zw. Azotowych w Mościcach, zjazdy do kopalni węgla na Górnym Śląsku, oraz cały szereg atrakcyj regjonalnych, jak pokazy strojów ludowych, tańców, obrzędów i piosenek.

Program i opisy tych wycieczek, które daje do wyboru Orbis w pokaźnej liczbie 250-ciu, znajdą turyści w nowym prospekcie Polskiego Biura Podróży ORBIS p. t. „250 wycieczek po Polsce — Pobyty Kuracyjne i Wypoczynkowe". Prospekt jest rozsyłany przez ORBIS bezpłatnie na żądanie oraz rozdawany przez wszystkie placówki.

W programie tym każdy znajdzie to, co mu odpowiada najbardziej, co go interesuje. Niezwykle niska kalkulacja wycieczek, dogodne terminy i miłe towarzystwo przyczynią się niewątpliwie do wielkiego ich powodzenia.

Z DZIAŁALNOŚCI LIGI POPIERANIA TURYSTYKI.

Jak już prasa codzienna doniosła dnia 21 czerwca r. b. odbyło się w Zakopanem doroczne posiedzenie Rady Głównej Ligi Popierania Turystyki.

Na posiedzeniu tem, po przyjęciu do wiadomości sprawozdania z dotychczasowej działalności Ligi Popierania Turystyki, powzięto szereg uchwał decydujących o dalszym rozwoju i pracach Ligi. W szczególności na polu organizacyjnem powzięto uchwałę zacieśnienia dotychczasowej współpracy Ligi z terenowymi związkami popierania turystyki, które istnieją już w szeregu ośrodków, a których tworzeniem w dalszych ośrodkach ma się zająć Liga.

Następnie postanowiono zaprosić do bliższej współpracy z Ligą Związek Uzdrowisk, Naczelną Organizację Polskiego Przemysłu Hotelowego, Izby Handlowo-Przemysłowe oraz Związek Powiatów Rzplitej.

Z kolei ma zająć się Liga uporządkowaniem stosunków na polu wydawnictw propagandowych przez stworzenie komórki, udzielającej porad organizacjom terenowym w tej dziedzinie.

Postanowiono ponadto powołać do życia osobne Biuro Studjów nad konjunkturą turystyczną w Polsce, oparte na współpracy z otworzonym niedawno Lektoratem Turystyki na Uniwersytecie Jagiellońskim.

Zadania tego Biura Studjów są bardzo wszechstronne, a wyniki jego pracy mają być publikowane co pewien czas w postaci „Archiwum Studjów Turystycznych". Niezależnie od tego przeznaczono na poparcie prac terenowych Lektoratu Turystyki z funduszów Ligi kwotę zł. 5.000.

Obok utworzenia placówki dla studjów teoretycznych, przyjęto na Radzie pewien plan inwestycji, których konieczność nie może ulegać kwestji, przewidujący budowle, które mają być bezzwłocznie wykonane, oraz dalsze, których realizacja ma być dopiero rozważona.

W pierwszej grupie znalazły się następujące postanowienia:

1) budowa domu turystycznego w Warszawie na placu zaofiarowanym przez Zarząd Miasta i przy jego współpracy, na który to cel uchwalono przeznaczyć z funduszów Ligi w tym roku zł.: 100.000. finansując resztę budowy z kredytów przyobiecanych przez P.K.O.

2) budowa wielkiej bazy turystyczno-narciarskiej w Sławsku przy współudziale P.U.W.F., na który to cel uchwalono przeznaczyć kwotę zł. 90.000. Podstawą tej budowy będzie niewykończony budynek Lwowskiego Klubu Sportowego „Czarni", który został przejęty przez P.U.W.F.

3) przystąpienie, wspólnie z Zarządem Miasta Zakopane, do budowy domu, w którym znalazłoby pomieszczenie biuro informacyjne dla turystów, na który to cel uchwalono przeznaczyć kwotę zł. 15.000.

4) przystąpienie do budowy kolejki wąsko-torowej z Kobylnika nad jezioro Narocz wspólnie z P. K. P., na co otworzono kredyt do wysokości zł. 20.000.

Wreszcie uchwalono jeszcze pewne pożyczki na cele inwestycyjne w łącznej wysokości kilkudziesięciu tysięcy.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

La Tente. Organ Officiel du Camping Club de Belgique. Numer specjalny Maj 1936.

Tunisie. Miesięcznik, Tunis. Nr. 65 za maj 1936.

La Vie d'Italia. Miesięcznik Włoskiego Touring Klubu: Medjolan Nr. 7, czerwiec 1936.

Giornale del Turismo. Rzym 15 czerwiec 1936 r. Nr. 12, i 1 lipca Nr. 13.

Touring. Berno. Nr. 26, 25 czerwiec 1936 r.

L'Echo de Belgrad. 17 czerwiec 1936 r. 24 czerwiec i 1 lipiec 1936 r.

Motor Kopenhaga. Nr. 23 — 6 czerwiec 1936 r.

Motor Kopenhaga. Nr. 24 — 13 czerwiec 1936 r.

Motor Kopenhaga. Nr. 25 — 20 czerwiec 1936 r.

Motor Kopenhaga Nr. 26 — 27 czerwiec 1936 r.

Englebert Magazine. Liège. Nr. 163 Maj—Czerwiec 1936 r.

Shell Aviation News. Londyn Nr. 59 Maj 1936 r.

Shell Aviation News. Londyn Nr. 60 Czerwiec 1936 r.

Foreign Touring Guide. Londyn. 1936—1937. Wydawnictwo Automobile Association.

Handboog. 1935—1936 Johannesburg. Wyd. Automobile Association of South Africa.

Camping. Londyn. Czerwiec 1936 r. Nr. 6.

Camping Londyn. Lipiec 1936 r. Nr. 7.

Deutschland, Berlin Nr. 6 Czerwiec 1936 r.

Deutschland, Berlin Nr. 7 Lipiec 1936 r. (Zeszyt Olimpijski).

Motorwelt, Berlin, Zeszyt 11 Czerwiec 1936 r.

Motorwelt, Berlin, Zeszyt 12 Lipiec 1936 r.

Oesterreichische Touring Zeitung, Wiedeń, Nr. 6 Czerwiec 1936 r.

Lot Polski, Warszawa, Nr. 12 z 15 czerwca 1936 r.

Lot Polski, Warszawa Nr. 13 z 29 czerwca 1936 r.

Przemysł Naftowy. Dwutygodnik. Organ Krajowego Towarzystwa Naftowego we Lwowie. Zeszyt 11. 12 i 13.

Kopalnictwo Naftowe w Polsce. Warszawa — Borysław — Lwów. Nr. 4 z kwietnia.

Ziemia. Miesięcznik Krajoznawczy. Warszawa. Nr. 6 Czerwiec 1936 r.

Przewodnik Podróżniczo - Turystyczny na rok 1936. Warszawa, Orbis.

Turystyka, Warszawa, Orbis, Nr. 6 z czerwca 1936 r. Nr. 7 z lipca 1936 r.

Der Selbstfahrer Union Deutschlands, 3 rocznik, czerwiec 1936 zeszyt 10.

The C. T. C. Gazette, Nr. 7 Vol. 55 lipiec 1936 r.

TENRIKYO, Religio Divini Parentis Nostri, Nr. 69 Sun May 10 1936 i Nr. 70 czerwiec 1936.

Revue du Touring Club de L'Iran. Nr. II, Mai 1936 r.

Turysta w Polsce, Nr. 6 czerwiec 1936.

Skrzydlata Polska, 1936 Nr. 7.

WYJAŚNIENIE

W Nr. 5 „Touring'u" z maja 1936 r. w notatce, zatytułowanej „Niedyskretne wiadomości ze świata i z kraju" zamieściliśmy dla przykładu wiadomość, zaczerpniętą z „Guide Gastronomique de la France" z r. 1933, dotyczącą hotelu „Bristol"w Warszawie oraz sposób adresowania przez bank we Francji listów do Wilna do jednego z banków polskich — „Wilno—Litwa".

W notatce naszej chodziło nam o podkreślenie słabych efektów propagandy Polski zagranicą przez czynniki powołane do tej tak ważnej akcji.

Dalecy byliśmy od tego, aby urazić czemkolwiek hotel Bristol w Warszawie, który figuruje w naszem spisie jako hotel polecany przez Polski Touring Klub.

Notatką tą jednak hotel Bristol poczuł się dotknięty i nadesłał nam list z prośbą o zamieszczenie wyjaśnienia, które poniżej podajemy. Otóż w ostatnich wydaniach omawianego wyżej „Guide'a" za rok 1934 i 1935 zgodnie z przedstawionemi nam dokumentami przez Hotel „Bristol" czytamy:

Warszawa (Varsovie) Hotel Bristol: Luxueux, excellent. Bon restaurant. Bar agréable.

Z prawdziwą przyjemnością stwierdzamy, że wydawnictwo francuskie Guide Gastronomique de la France swe błędne informacje o hotelu Bristol sprostowało.

Pragnęlibyśmy, korzystając ze sposobności, poinformować „Upartego nurka" ze „Świata", że Polski Touring Klub bardzo dba o dobre imię Polski zagranicą i dużo już w tej materji zdziałał. O wynikach realnych propagandy Polski zagranicą, prowadzonej przez Touring Klub p. Uparty Nurek może się osobiście przekonać, jeśli znajdzie chwilę wolnego od „połowu pereł" czasu i pofatyguje się do Klubu, celem przejrzenia odpowiedniej korespondencji i dokumentów.

Radzilibyśmy jednak, aby w przyszłości zanim o wyłowionej perełce napisze, zechciał p. Uparty Nurek dokładnie i do końca przeczytać to o czem chce pisać.

Do

POLSKIEGO TOURING KLUBU

W WARSZAWIE

KREDYTOWA Nr. 5

Imię i nazwisko ....

Adres ....

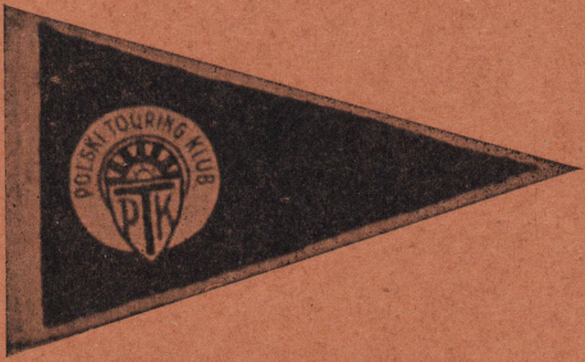
Zawód ....

Proszę o wpisanie mnie w poczet członków Polskiego Touring Klubu (Sekcja Samochodowa), oraz o nadesłanie deklaracji, celem uzupełnienia formalności.

.... dn. .... 1936 r.

(Podpis)

WSZYSCY AUTOMOBILIŚCI MUSZĄ POSIADAĆ ODZNAKI POLSKIEGO TOURING KLUBU!



Chorągiewka klubowa do samochodu lub motocykla (proporczyk) barwy czerwonej z wąskim białym brzegiem, z wyszytą lub drukowaną odznaką klubu. Rozmiar proporczyka, mającego formę podłużnego trójkąta wynosi: 30 cm. wzdłuż linji trójkąta, i 16 cm. u podstawy trójkąta (nasada proporczyka); rozmiar odznaki na proporczyku—7 cm. średnicy koła. **Cena chorąg. zł. 3.—**



Odznaka do samochodu lub motocykla (sztyca), metalowa, emaljowana, koloru srebrnego. Rozmiar sztycy wynosi 8 cm. średnicy koła. Cena odznaki masywnej, dwustronnej **wynosi zł. 35—,** zaś odznaki lekkiej (na chłodnicę) wynosi **zł. 20.—**



Znak klubowy do czapki, haftowany o rozmiarze 4 x 4,5 cm. Koło Samochodowe srebrne; tarcza biała, litery P i K złote, litera T czerwona. U dołu dwie gałązki złote. **Cena znaku zł. 6.—**



Mała odznaka do ubrania (noszona w klapie), o średnicy 15 mm., koloru srebrnego. **Cena odznaki srebrnej zł. 6.—, cena odznaki srebrzonej — zł. 3.—**

POWYŻSZE ODZNAKI P. P. CZŁONKOWIE
MOGĄ NABYWAĆ W BIURZE
Polskiego Touring Klubu
Warszawa, Kredytowa 5.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2 Tel. 11-40-45.